



**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions orales**

—

**Commission de l'Environnement,  
de la Conservation de la Nature,  
de la Politique de l'Eau et de l'Énergie**

—

**RÉUNION DU  
MARDI 23 OCTOBRE 2012**

—

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor Leefmilieu,  
Natuurbehoud,  
Waterbeleid en Energie**

—

**VERGADERING VAN  
DINSDAG 23 OKTOBER 2012**

—

---

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	5
- de M. Didier Gosuin	5
à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,	
concernant "la décision de la Commission du 6 juillet 2012 concernant le respect des seuils de pollution pour le dioxyde d'azote".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Mahinur Ozdemir, Mme Olivia P'tito, M. Arnaud Pinxteren, M. Bea Diallo, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, M. Didier Gosuin.</i>	7
- de Mme Carla Dejonghe	16
à Mme Evelyne Huytebroeck, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, de la Rénovation urbaine, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente et du Logement,	
concernant "l'éventuelle taxation des places de parking excédentaires dans les entreprises".	

**INHOUD**

INTERPELLATIES	5
- van de heer Didier Gosuin	5
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,	
betreffende "de beslissing van de Commissie van 6 juli 2012 betreffende de weigering tot uitstel van de door het Brussels Gewest gewenste termijn voor de naleving van de vervuilingsdrempels voor stikstofdioxide".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Mahinur Ozdemir, mevrouw Olivia P'tito, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Bea Diallo, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, de heer Didier Gosuin.</i>	7
- van mevrouw Carla Dejonghe	16
tot mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,	
betreffende "de eventuele belasting op de overtollige parkeerplaatsen in bedrijfs-parkings".	

Interpellation jointe de M. Philippe Pivin,	16	Toegevoegde interpellatie van de heer Philippe Pivin,	16
concernant "le projet de mise en place de nouvelles normes plus restrictives dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement visant la suppression des emplacements de stationnement des entreprises".		betreffende "het voornemen nieuwe strengere normen in te voeren voor de vernieuwing van de milieuvergunningen met het oog op de afschaffing van parkeerplaatsen van de bedrijven".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Brigitte De Pauw, Mme Evelyne Huytebroeck, ministre, Mme Carla Dejonghe, M. Philippe Pivin.</i>	19	<i>Samengevoegde bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister, mevrouw Carla Dejonghe, de heer Philippe Pivin.</i>	19
- de Mme Brigitte De Pauw	28	- van mevrouw Brigitte De Pauw	28
à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,		tot de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,	
concernant "les parcs à conteneurs".		betreffende "de containerparken".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Arnaud Pinxteren, M. Emir Kir, secrétaire d'État, Mme Brigitte De Pauw.</i>	29	<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Arnaud Pinxteren, de heer Emir Kir, staatssecretaris, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	29
QUESTION ORALE	36	MONDELINGE VRAAG	36
- de Mme Annemie Maes	36	- van mevrouw Annemie Maes	36
à M. Emir Kir, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Urbanisme et de la Propreté publique,		aan de heer Emir Kir, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Stedenbouw en Openbare Netheid,	
concernant "l'état d'avancement du projet Écopôle".		betreffende "de vooruitgang van het project Ecopool".	

*Présidence : M. Ahmed El Ktibi, doyen d'âge.  
Voorzitterschap: de heer Ahmed El Ktibi, oudste lid in jaren.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À MME EVELYNE HUYTEBROECK,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRON-  
NEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA  
POLITIQUE DE L'EAU, DE LA  
RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE  
CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE  
MÉDICALE URGENTE ET DU  
LOGEMENT,

concernant "la décision de la Commission  
du 6 juillet 2012 concernant le respect des  
seuils de pollution pour le dioxyde d'azote".

**M. le président.-** La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin.-** En droit environnemental, depuis de très nombreuses années, c'est l'Europe qui dicte le tempo. Ainsi, au fil des directives européennes, les États - et donc les Régions - sont obligés de respecter des normes toujours plus strictes en termes de qualité de l'air notamment. C'est le cas pour les microparticules (PM 10, PM 2,5) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

Concernant ce dernier polluant, la directive 1999/30/CE - remplacée par la directive 2008/50/CE - impose, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, que cette moyenne annuelle ne dépasse pas le seuil de 40µg/m<sup>3</sup>.

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT MEVROUW EVELYNE  
HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RE-  
GERING, BELAST MET LEEFMILIEU,  
ENERGIE EN WATERBELEID, STADS-  
VERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING  
EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN  
HUISVESTING,

betreffende "de beslissing van de  
Commissie van 6 juli 2012 betreffende de  
weigering tot uitstel van de door het  
Brussels Gewest gewenste termijn voor de  
naleving van de vervuilingsdrempels voor  
stikstofdioxide".

**De voorzitter.-** De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).- Europa geeft al jaren de toon van het milieurecht aan. De Europese lidstaten en regio's moeten de steeds strenger wordende milieunormen van de Europese richtlijnen naleven. Ik verwijs onder meer naar de normen voor fijn stof en stikstofdioxide.**

*De Europese regelgeving bepaalt dat het gemiddelde jaarlijkse gehalte stikstofdioxide in de lucht maximum 40µg/m<sup>3</sup> mag bedragen.*

*Het Brussels Gewest heeft een efficiënt meetstelsel ingevoerd om de luchtkwaliteit in het oog te houden. Sinds 1997 wordt voor elk meetstation de gemiddelde jaarlijkse concentratie stikstof-*

Afin de vérifier les seuils de pollution, la Région bruxelloise s'est dotée d'un outil interrégional efficace de mesure. Ainsi, grâce à la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine), pour chaque station de mesure, une moyenne annuelle des concentrations en NO<sub>2</sub> est calculée depuis 1997. La moyenne annuelle est calculée à partir de l'ensemble des moyennes horaires des concentrations en NO<sub>2</sub> sur une année civile (du 01/01 au 31/12 inclus).

On constate, tant pour les stations d'Ixelles, de Haren et de Molenbeek, que le seuil annuel de 40µg/m<sup>3</sup> a été systématiquement dépassé en 2010, 2011 et 2012, alors que nous ne sommes qu'à la moitié de l'année. Les chiffres actualisés sont les suivants : 49 pour Ixelles, 44 pour Haren et 42 pour Molenbeek.

Comme pour les microparticules, les Régions peuvent demander une dérogation au respect des normes européennes en justifiant celle-ci par un plan de mesures prévoyant des actions à court terme. La directive est très claire à ce propos. Deux considérants sont particulièrement explicites : le considérant 16 établit que : "Pour les régions et agglomérations dans lesquelles les conditions sont particulièrement difficiles, il convient de pouvoir prolonger le délai fixé pour atteindre les valeurs limites relatives à la qualité de l'air lorsque des problèmes aigus de mise en conformité se présentent dans des zones et des agglomérations spécifiques, en dépit de l'application de mesures adéquates de lutte contre la pollution. Toute prolongation du délai dans une zone ou agglomération donnée devrait être accompagnée d'un plan détaillé pour respecter les valeurs limites dans le nouveau délai fixé."

Le considérant 19 établit ceci : "Il convient d'établir des plans d'action indiquant les mesures à prendre à court terme en cas de risque de dépassement d'un ou de plusieurs seuils d'alerte applicables, afin de réduire le risque de dépassement et d'en limiter la durée."

La Belgique a donc demandé un report du délai prévu pour respecter les valeurs limites fixées pour le NO<sub>2</sub> pour trois zones particulières : Bruxelles, le port d'Anvers et l'agglomération anversoise. La Commission a remis son avis le 6 juillet. Celui-ci est sans appel pour la Région bruxelloise. En effet, si la Région flamande a pu obtenir de la

*dioxine bijgehouden. De gemiddelden van alle meetstations worden samengevoegd om een globaal gemiddelde van 1 januari tot 31 december te berekenen.*

*In de meetstations van Elsene, Haren en Molenbeek werd de jaarlijkse grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> overschreden in 2010 en 2011. Hoewel 2012 nog niet voorbij is, is de norm voor dit jaar ook al overtreden.*

*De gewesten mogen een uitzondering op de naleving van de Europese normen vragen op voorwaarde dat ze een plan met maatregelen op korte termijn indienen. In de Europese richtlijn staat meer bepaald dat voor regio's en gebieden waar de situatie bijzonder moeilijk is, de termijnen kunnen worden verlengd als er zich ondanks maatregelen tegen luchtvervuiling specifieke problemen voordoen. In dat geval moet er een gedetailleerd plan met maatregelen worden ingediend.*

*Voorts staat er in de richtlijn dat er actieplannen met maatregelen op korte termijn moeten worden opgesteld als het risico bestaat dat alarmdrempels worden overschreden.*

*België heeft voor drie zones uitstel gevraagd voor de naleving van de stikstofdioxidenormen: Brussel, de haven van Antwerpen en de Antwerpse agglomeratie. De Europese Commissie had op 6 juli een antwoord klaar. Het Vlaams Gewest krijgt uitstel voor de naleving van de Europese normen, maar het Brussels Gewest niet.*

*Het Vlaams Gewest baseert zijn verzoek onder meer op de maatregelen uit het plan voor de luchtkwaliteit, waarin bijvoorbeeld staat dat er vanaf 2013 een kilometerheffing voor vrachtwagens komt. De Commissie eiste dat de maatregelen strikt en efficiënt worden ingevoerd.*

*Blijkbaar heeft het Brussels Gewest geen enkele overtuigende en efficiënte maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit en de naleving van de Europese normen voorgesteld. Ook toen Brussel verzocht om de invoering van de normen voor fijn stof uit te stellen, bleek het daar niet toe in staat te zijn. De Europese Commissie stelt nu dat ze gedetailleerde informatie nodig heeft over de impact van maatregelen tegen luchtvervuiling en een duidelijke planning over de invoering van die maatregelen. Volgens de Commissie blijkt uit*

Commission européenne un report concernant l'application des normes européennes à respecter pour les émissions de dioxyde d'azote à Anvers, la demande de Bruxelles a été recalée.

La Flandre a motivé, entre autres, sa demande de report en annonçant différentes mesures prévues dans le plan de qualité de l'air de la Région flamande, dont celle concernant un prélèvement au kilomètre pour les voitures de fret d'ici 2013. La Commission a exigé que ces mesures additionnelles soient respectées strictement et efficacement.

Il semble, à la lecture de la décision, que la Région bruxelloise n'ait proposé aucune mesure convaincante et efficace pour améliorer la qualité de l'air et respecter les normes européennes. C'était déjà le cas pour la précédente demande concernant les microparticules. Dans sa décision, la Commission précise explicitement que "pour évaluer s'il est réaliste de prévoir que la valeur limite sera respectée pour la nouvelle échéance, la Commission a besoin de données précises et détaillées sur l'ampleur et l'incidence des mesures envisagées de lutte contre la pollution, y compris un calendrier clair pour leur mise en œuvre". En ce qui concerne Bruxelles, la Commission constate "qu'il ressort des informations que la valeur limite annuelle fixée pour le dioxyde d'azote ne sera respectée qu'en 2018".

Quelles sont les mesures concrètes proposées par la Région pour justifier une demande de délai d'application des seuils ? Pourquoi ne pas avoir proposé des mesures efficaces et convaincantes ? Quel est l'impact de la décision de refus de dérogation, étant entendu que désormais, la directive s'applique et que Bruxelles est donc en infraction, ce qui pourrait avoir des conséquences financières ? Depuis la décision de juillet, quelles mesures ont été mises en œuvre pour lutter contre la pollution de l'air et faire en sorte que les seuils de la directive soient respectés ?

#### *Discussion*

**M. le président.-** La parole est à Mme Ozdemir.

*de informatie die het Brussels Gewest indiende dat de norm voor stikstofdioxide niet zal worden gehaald tegen 2018.*

*Welke maatregelen stelt het Brussels Gewest voor om het gevraagde uitstel te verantwoorden? Waarom hebt u geen overtuigende maatregelen voorgesteld? Welke gevolgen heeft de weigering tot uitstel? De norm is nu immers van kracht en het Brussels Gewest is in overtreding. Dat zou aanzienlijke financiële gevolgen kunnen hebben. Welke maatregelen hebt u sinds juli genomen om luchtvervuiling tegen te gaan en de Europese normen na te leven?*

#### *Bespreking*

**De voorzitter.-** Mevrouw Ozdemir heeft het woord.

**Mme Mahinur Ozdemir.**- La qualité de l'air en Région bruxelloise est fondamentale pour la santé de nos concitoyens. Ce sujet est d'ailleurs abordé de manière récurrente dans cette commission et constitue une inquiétude partagée par tous.

Au début de l'année, la Cellule interrégionale de l'environnement (Celine) a réalisé une étude sur les raisons des dépassements des normes européennes et sur leur impact sur la santé des populations résidant à proximité de la station de Haren. Je crois savoir que cette étude a été présentée à la Commission européenne, qui aurait demandé à ce qu'elle soit approfondie. Est-ce le cas ? De quelle manière l'a-t-elle été ?

Le récent refus de la Commission européenne pose question par rapport à notre lutte contre les particules fines et le dioxyde d'azote. Pourriez-vous nous faire part des récentes évaluations de l'arrêté concernant les pics de pollution ? Quelles ont été les décisions du gouvernement à ce niveau ? L'arrêté va-t-il être modifié ?

La principale cause des dépassements est liée au trafic automobile, pour lequel nous avons mis en œuvre une réforme de la taxe de mise en circulation. Qu'en est-il de ce dossier ? Quel est son état d'avancement ?

**M. le président.**- La parole est à Mme P'tito.

**Mme Olivia P'tito.**- Le groupe socialiste est déjà intervenu à de très nombreuses reprises sur cette question, par la voix de M. El Ktibi.

Moi-même, en octobre 2011, je vous avais demandé de nous dresser un état des lieux. Vous m'aviez répondu que, pour ce qui est de l'état des lieux de la procédure d'infraction européenne entamée contre la Belgique pour non-respect des normes de qualité de l'air en avril 2011, la Commission a annoncé par voie de presse son intention de poursuivre la Belgique devant la Cour européenne de justice. Aucune notification officielle n'avait alors été adressée, mais vous espériez pouvoir la convaincre que la Région bruxelloise prend à cœur la santé de ses habitants et leur qualité de vie.

J'avais alors souhaité vous interpellier à nouveau sous l'angle de la santé des Bruxellois en commission de la santé, mais également sous

**Mevrouw Mahinur Ozdemir** (in het Frans).- *De luchtkwaliteit is een belangrijke gezondheidsfactor.*

*Begin dit jaar heeft de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (Ircel) onderzocht waarom wij de Europese normen overschrijden en wat de gezondheidseffecten zijn voor de inwoners in de omgeving van het meetstation van Haren. De studie werd aan de Europese Commissie voorgelegd, die heeft gevraagd om deze nog te verfijnen. Is dat gebeurd?*

*Werd het besluit betreffende de vervuilingsspieken recent geëvalueerd? Zal het worden gewijzigd?*

*De overschrijdingen zijn hoofdzakelijk te wijten aan het wegverkeer. Hoe ver staat de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling?*

**De voorzitter.**- Mevrouw P'tito heeft het woord.

**Mevrouw Olivia P'tito** (in het Frans).- *In oktober 2011 vroeg ik een stand van zaken in dit verband en u antwoordde toen dat de Commissie in de pers had aangekondigd dat het België zou vervolgen voor het Europees Hof van Justitie. U hoopte echter de Commissie ervan te overtuigen dat het Brussels Gewest de gezondheid en levenskwaliteit van zijn inwoners ter harte neemt.*

*Dit is een erg belangrijke kwestie, die op verschillende domeinen tegelijk moet worden aangepakt. In zijn laatste rapport schreef de Raad van Europa nog dat ondanks de vele maatregelen op lokaal en regionaal vlak, heel wat Europese steden er niet in slagen om de limietwaarden voor fijn stof (PM10, PM2,5) en NO2 na te leven. Een groot deel van de Europeanen woont dus in gebieden waar de luchtvervuiling slecht is voor de gezondheid.*

*U gaf in januari 2011 al toe dat de goedkeuring*



l'angle des primes Bruxell'air en commission de l'infrastructure. Nous devons garantir une transversalité dans ce parlement, afin d'aborder les matières de la plus appropriée des manières.

À cet égard, je me permets de citer le Conseil de l'Europe qui, dans son dernier rapport (considérant n° 6), relève sur ces enjeux : "En dépit de toutes les mesures prises aux niveaux local et régional, de nombreuses villes européennes ne parviennent pas à respecter les valeurs limites concernant les poussières fines (PM10, PM2,5) et le dioxyde d'azote dans les délais prévus. En conséquence, une grande partie des Européens vit dans des zones où la concentration de polluants atmosphériques est dangereuse pour la santé."

Vous aviez d'ailleurs déjà reconnu, dès janvier 2011, le retard pris dans l'adoption de normes adéquates relatives à la qualité de l'air. Où en est l'adoption du Cobrace, qui aurait dû être prêt pour cette année ? Des mesures ont-elles été prises pour rendre les primes Bruxell'air plus justes, notamment socialement ? Je rappelle qu'au travers de ces primes, nous donnons de l'argent à des personnes qui n'en ont absolument pas besoin et qui conservent encore plusieurs voitures après avoir rendu leur plaque. En termes de pollution de l'air, l'objectif est manqué.

Enfin, une étude sur la pollution de l'air a été lancée en collaboration avec Celine, afin d'évaluer l'impact du ring sur la Région bruxelloise. Quelles en sont les conclusions et quelles conclusions en tirez-vous ?

Disposez-vous d'une cartographie des pollumètres en Région bruxelloise ? Sur le site de Celine, tout n'est pas clair. On sait à quel point il est nuisible pour la santé d'habiter à côté des entrées et sorties du tunnel Léopold II. Nous devons fixer des priorités pour le réaménagement de nos tunnels, en concertation, au sein du gouvernement, avec la ministre responsable dudit réaménagement, dans l'intérêt de tous les Bruxellois.

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren.**- La question de la pollution de l'air revient effectivement régulièrement à l'ordre du jour des réunions de notre commission. Je pense d'ailleurs avoir été le dernier, en avril 2012, à avoir posé une question à

*van adequate normen vertraging opliep. Hoever staat het BWLKE (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie), dat dit jaar klaar had moeten zijn? Hebt u maatregelen genomen om de Bruxell'air-premies rechtvaardiger en socialer te maken? Die premies gaan naar mensen die het geld helemaal niet nodig hebben en die maar één van meerdere auto's wegdoen. Qua luchtvervuiling verandert dat niet veel.*

*De Ircel (Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu) heeft de impact van de Ring op de luchtvervuiling in het Brussels Gewest onderzocht. Wat zijn de conclusies?*

*Hebt u een kaart van de vervuiling meters in het Brussels Gewest? De site van de Ircel is onduidelijk. U moet, in overleg met de minister van Openbare Werken, de prioriteiten vastleggen voor de heraanleg van de tunnels.*

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).*- *Luchtvervuiling is inderdaad een belangrijk thema dat vaak aan bod komt in deze commissie. Ik sluit mij aan bij de vragen over de vooruitgang van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie*

ce sujet, qui concernait l'état d'avancement d'une série de mesures décidées au niveau du gouvernement, dont le Cobrace. Je me joins aux questions sur l'état d'avancement de ce dossier important, déterminant pour garantir une action transversale en matière de lutte contre la pollution de l'air.

D'autres éléments sont essentiels en la matière. Le gouvernement avait fait siens une série d'objectifs, à propos desquels j'aurais voulu vous interroger. Il s'agit par exemple de la diminution de l'offre de parking, ou en tout cas de l'organisation de l'offre de parking en Région bruxelloise. On a entendu, de façon assez opportune, pendant la campagne communale, la ministre Grouwels parler de l'Agence régionale de stationnement. Il s'agit aussi d'un outil important dans la lutte contre la pollution de l'air, et j'aurais voulu savoir si ce dossier avait avancé.

Se posent aussi la question de l'offre de transports publics - mais ce débat aura plutôt lieu en commission de l'infrastructure lors des débats budgétaires -, la question de la transversalité entre les différents niveaux de pouvoir et celle du parc automobile diesel. Vous nous aviez déjà relaté une série de contacts que vous aviez pris avec les autorités fédérales pour essayer de trouver une solution à ce dernier problème.

On touche là au nœud : on peut dire que Bruxelles est polluée, qu'il faut rénover les tunnels,... mais le vrai problème est lié à la taille du parc automobile et à sa composition, et nous avons assez peu de prise au niveau bruxellois pour agir à cet égard. Quelles informations pouvez-vous nous communiquer sur les intentions et les volontés des autres niveaux de pouvoir ?

**M. le président.-** La parole est à M. Diallo.

**M. Bea Diallo.-** Combien le non-respect des normes européennes coûterait-il à la Région bruxelloise ?

**M. le président.-** La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.-** Nous sommes bien d'accord, et je vous l'ai déjà dit à de nombreuses reprises, sur le fait que la qualité de l'air doit être améliorée en Région bruxelloise. On

*(BWLKE), dat een transversaal beleid mogelijk moet maken.*

*Er zijn evenwel nog andere elementen waarover ik graag meer uitleg had gekregen, zoals de beslissing om het parkeeraanbod te verminderen of te reorganiseren. Ik had ook graag geweten welke vooruitgang er is geboekt in het dossier van het Gewestelijk Parkeeragentschap.*

*Nog andere belangrijke factoren zijn het aanbod van het openbaar vervoer, de transversaliteit tussen de verschillende beleidsniveaus en de hoeveelheid dieselloertuigen.*

*De kern van het probleem is de omvang en de samenstelling van het wagenpark en het feit dat wij daar op Brussels niveau maar weinig vat op hebben. Kent u de de intenties van de andere beleidsniveaus?*

**De voorzitter.-** De heer Diallo heeft het woord.

**De heer Bea Diallo (in het Frans).-** Hoeveel kost het niet naleven van de Europese norm?

**De voorzitter.-** Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).-** De luchtkwaliteit in Brussel moet zeker verbeteren. Daarvoor is een coherent beleid op verschillende bevoegdheidsdomeinen nodig. De

a beaucoup parlé de transversalité : en effet, il est nécessaire de mettre en œuvre des politiques dans différentes compétences pour arriver à nos fins. La norme européenne qui est d'application depuis 2010 pour le dioxyde d'azote, et qui en limite la concentration annuelle moyenne à  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ , a été dépassée en 2010 et 2011 dans trois stations bruxelloises. Pour 2012, les résultats ne sont pas encore connus, étant donné que la moyenne est calculée sur un an.

Dans ces conditions, la directive européenne relative à la qualité de l'air permet aux États membres dans lesquels les normes ne sont pas respectées de demander un délai de cinq années supplémentaires avant d'atteindre les normes européennes, afin de permettre aux mesures mises en place ou planifiées de délivrer les résultats attendus. Le délai n'est cependant accordé qu'aux Régions qui font la démonstration que des mesures sont prévues pour permettre le respect des normes en 2015 au lieu de 2010.

J'ai donc introduit une demande de délai supplémentaire auprès de la Commission européenne, et je lui ai exposé toutes les mesures déjà en place en Région bruxelloise : le Plan Iris 2, les plans de déplacement, le développement des systèmes Villo et Cambio et des transports publics, l'imposition de normes de performance environnementale pour les véhicules des pouvoirs publics, les zones 30, mais aussi toute la politique énergétique bruxelloise dans les bâtiments mise en œuvre avec succès depuis 2004. Malgré cela, la Commission a jugé que les mesures prévues ne permettraient pas d'atteindre le respect des normes européennes en 2015, mais bien en 2018. C'est la raison pour laquelle elle a refusé notre demande de délai.

Je ne vous cacherai pas que j'ai été un peu surprise de constater que la Flandre aurait obtenu ce délai grâce à l'impact de la tarification intelligente pour les poids lourds, qui sera pourtant d'application simultanément en Région bruxelloise. Nous rencontrerons la Commission européenne d'ici peu et ne manquerons pas de mettre ce point sur la table, en soulignant qu'il y a là à nos yeux deux poids, deux mesures.

Pour revenir à Bruxelles, je vous rappelle que nous ne sommes pas restés les bras croisés ces dernières années. En effet, en complément des mesures que

*Europese norm voor stikstofdioxide die sinds 2010 van kracht is, werd in 2010 en 2011 in drie Brusselse meetstations overtreden.*

*De Europese norm betreffende de luchtkwaliteit biedt lidstaten de mogelijkheid een uitstel van vijf jaar aan te vragen. Dat uitstel wordt slechts toegekend aan de gewesten die maatregelen hebben getroffen om tegen 2015 de norm te halen.*

*Ik heb een nieuwe toelating tot uitstel aangevraagd en alle maatregelen toegelicht. Ik denk aan het Iris2-plan, de vervoerssystemen Villo en Cambio of het feit dat de voertuigen van de overheid energiezuinig moeten zijn.*

*De Commissie oordeelde echter dat deze maatregelen het naleven van de Europese norm niet tegen 2015 maar tegen 2018 konden garanderen en weigerde het uitstel.*

*Vlaanderen heeft dankzij de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens wel uitstel verkregen, al treedt deze maatregel tezelfdertijd in het Brussels gewest in werking. Hier is sprake van twee maten en twee gewichten. Tijdens de volgende Europese commissievergadering brengen we dit punt zeker ten berde.*

*De laatste jaren hebben we niet stilgezeten. Bovendien de lange lijst van maatregelen vermeld ik nog het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE) dat zich, ten tijde van de aanvraag tot uitstel, nog niet in de wetgevende fase bevond.*

*Inmiddels werd het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE) in tweede lezing aangenomen door de regering en aan de Raad van State bezorgd. Normaal krijgen we vandaag feedback, waarna we zeer snel aan de derde lezing kunnen beginnen. Voor het einde van dit jaar moet de zaak rond zijn.*

*In het BWLKE staan allerlei maatregelen om de uitstoot van schadelijke gassen door het verkeer te beperken, waaronder normen voor taxi's, een verbod voor de MIVB om vanaf 2015 nog dieselveertuigen aan te schaffen enzovoort.*

*Ik hoop dat de Europese Commissie rekening zal houden met het bestaan van het BWLKE.*

je viens citer, je peux désormais ajouter à la longue liste communiquée à la Commission européenne le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie (Cobrace), qui n'avait pas été mentionné dans la demande de délai, puisque le processus législatif n'était pas entamé.

Entre-temps, le Cobrace a été adopté en deuxième lecture et envoyé au Conseil d'État. Son avis devant arriver aujourd'hui, nous pourrions très rapidement passer à la troisième lecture. Le Code devrait donc pouvoir être déposé sur la table avant la fin de l'année.

De nombreuses mesures prévues dans le Cobrace contribueront à réduire les émissions du transport ; notamment, la définition d'exigences en matière de performance environnementale des taxis, des véhicules de location, des bus scolaires et touristiques et des véhicules des pouvoirs publics, l'interdiction pour la STIB d'acquérir des véhicules diesel à partir de 2015, la mise en place d'un groupe de travail sur le diesel entre les différents niveaux de pouvoir, mais aussi les nouvelles normes en matière de stationnement qui seront imposées aux immeubles de bureaux via leur permis d'environnement.

J'espère que, dans les discussions que nous aurons avec la Commission, le Cobrace pourra peser en notre faveur.

Dans le secteur des bâtiments, deuxième émetteur de NO<sub>2</sub>, il y a aussi de grandes avancées à signaler, notamment en matière de réglementation sur la performance énergétique des bâtiments, avec l'adoption du standard passif pour toute nouvelle construction d'ici 2015. Ce standard est également imposé depuis 2011 aux pouvoirs publics, ce qui est unique en Europe. Il va de soi que nous présenterons ces nouveautés à la Commission européenne lors de notre rencontre.

Pendant, si je mobilise les leviers dont je dispose dans mes compétences, toutes les cartes ne sont pas entre mes mains. Je ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de transport, de fiscalité ou d'infrastructure, qui sont pourtant des leviers essentiels pour agir sur les émissions de polluants.

Les émissions sont principalement dues aux véhicules, et en particulier aux motorisations

*Na het verkeer zijn de Brusselse gebouwen de belangrijkste oorzaak voor de uitstoot van stikstofdioxide. Ook voor de bebouwing boeken we aanzienlijke vooruitgang, onder meer met de invoering van de passiefstandaard vanaf 2015. Die standaard geldt al sinds 2011 voor overheden, wat uniek is in Europa. Het spreekt voor zich dat we de Europese Commissie daarop zullen wijzen.*

*Ik doe wat ik kan binnen mijn beleidsdomein, maar ben bijvoorbeeld niet bevoegd voor stedenbouw, transport, infrastructuur en andere beleidsdomeinen waarvoor maatregelen kunnen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

*De uitstoot van stikstofdioxide is vooral te wijten aan voertuigen en in het bijzonder aan dieselmotoren. De huidige federale fiscaliteit inzake voertuigen is echter nog steeds voordeliger voor dieselvoertuigen dan voor benzinevoertuigen. Dat is nefast voor het milieu en Brussel draagt er de gevolgen van. Daarom hebben we het initiatief genomen voor een werkgroep over dieselvoertuigen waarin onder meer het federale niveau is vertegenwoordigd.*

*Wij hebben altijd gepleit voor ingrijpende maatregelen voor de Brusselse mobiliteit. Voordat een maatregel wordt ingevoerd, moet er echter goed worden nagedacht over de impact ervan.*

*Ik verwijs naar mijn antwoord op de vraag van mevrouw d'Ursel over lage emissiezones van juli 2012. Uit een studie is gebleken dat de invoering van zulke zones weinig invloed zou hebben op de concentratie schadelijke gassen in de lucht.*

*Zulke zones zouden echter aanzienlijke kosten met zich meebrengen voor de bedrijven (63 miljoen euro) en gezinnen (680 miljoen euro). De gevolgen zouden het ergst zijn voor de lage inkomens. Bovendien zou de maatregel ook geld kosten aan de overheid en geen oplossing bieden voor het fileprobleem.*

*Er zijn andere maatregelen waarvan de efficiëntie niet meer moet worden bewezen, zoals het terugdringen van het verkeer of het promoten van openbaar vervoer, die echte oplossingen kunnen bieden voor de verbetering van de luchtkwaliteit. In alle betrokken beleidsdomeinen moeten maatregelen worden genomen. Dat is nu nog niet het geval.*

diesel. Or, à l'heure actuelle, alors que la démonstration a largement été faite de leur impact en matière de qualité de l'air et de santé, les mesures fédérales liées à la fiscalité en matière de transport et d'énergie et aux normes de pollution des véhicules continuent d'accorder un avantage comparatif aux véhicules diesel par rapport aux véhicules à essence. Cette politique est totalement injustifiée d'un point de vue environnemental et nous en payons les conséquences au prix fort. C'est pourquoi nous avons voulu mettre sur pied ce groupe de travail sur le diesel avec la participation, entre autres, du niveau fédéral.

Nous nous sommes toujours efforcés de plaider en faveur de mesures fortes en matière de mobilité à Bruxelles. Leur impact doit cependant être évalué avant leur adoption.

S'agissant de l'instauration de zones de basses émissions en Région bruxelloise, je vous renvoie à ma réponse à Mme d'Ursel en juillet 2012 : une étude a mis en évidence que la mise en place d'une zone à basses émissions sur l'ensemble de la Région aurait peu d'influence sur les concentrations en polluants. Les réductions des concentrations totales seraient tout au plus de l'ordre de -1,2% pour les particules en suspension PM10 et de -1% à - 6% pour le dioxyde d'azote (NO2).

Or, la mise en place de zones à basses émissions entraînerait des coûts socio-économiques élevés, estimés à 63 millions d'euros pour les entreprises et 680 millions pour les particuliers, dont l'impact pèserait en priorité sur les ménages à bas revenus. À ces coûts il faudrait encore ajouter celui, pour les autorités publiques, de l'installation d'infrastructures et du fonctionnement opérationnel. De plus, en termes de congestion, la mise en place d'une zone à basses émissions n'aurait, selon l'étude, aucun impact.

En guise de conclusion, c'est du côté d'autres mesures dont l'effectivité n'est plus à prouver, comme la diminution du trafic, le recours aux modes actifs et aux transports publics et l'utilisation rationnelle de la voiture, qu'il faut chercher les véritables solutions aux problèmes de qualité de l'air auxquels la Région doit faire face. Cela suppose que toutes les compétences impliquées soient mobilisées, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui.

*De Brusselse regering heeft een werkgroep opgericht om na te denken over de maatregelen die in elk beleidsdomein kunnen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

*De studie over de Ring is klaar. Daaruit blijkt dat binnen een straal van 500 meter het verkeer van de Ring een sterke invloed heeft op de luchtkwaliteit, maar dat die invloed daarna afneemt.*

*De cel Celine heeft over het meetstation van Haren een studie verricht en de resultaten ervan aan de Europese Commissie meegedeeld. Daarvoor zijn bijkomende ambulante meetstations geplaatst.*

*De Brussel'Air-premie die ik samen met staatssecretaris De Lille toeken, wordt herbekeken. Voor 2013 denken we aan een andere formule.*

*De verkeersbelasting en de belasting op inverkeersstelling bekijk ik met minister Vanhengel en wordt hopelijk in 2013 geïnd.*

*Het Parkeeragentschap wordt donderdag door de regering besproken met de bedoeling snel tot een akkoord te komen.*

Le gouvernement bruxellois vient de lancer un groupe de travail pour identifier les mesures qui pourraient être prises dans le cadre de chaque compétence pour réduire les émissions de polluants.

L'étude sur le ring est disponible. Selon celle-ci, l'impact de la circulation sur le ring est important dans un rayon de cinq cents mètres, mais diminue au-delà.

Une étude sur la station de Haren a été effectuée par la cellule Celine et communiquée à la Commission européenne qui a demandé des analyses supplémentaires. Pour ce faire, des stations de mesure mobiles sont installées du côté de Haren pour compléter ces analyses.

La prime Bruxell'Air fait l'objet d'une réévaluation. Pour rappel, nous attribuons cette prime avec le secrétaire d'État, Bruno De Lille. Nous sommes en train de la réévaluer avec l'idée de proposer une autre formule pour 2013.

Concernant la réforme des taxes de circulation et de mise en circulation, nous finalisons les modalités avec le ministre Vanhengel. Nous espérons prévoir une perception pour 2013.

Enfin, l'Agence de stationnement est en discussion et sera sur la table ce jeudi. Je ne dis pas que nous aboutirons ce jeudi, car c'est une question importante qui mérite sans doute certaines concertations et discussions, mais elle est sur la table du gouvernement avec l'ambition d'y arriver rapidement.

**M. le président.-** La parole est à M. Gosuin.

**M. Didier Gosuin.-** Cela fait à peu près neuf ans que j'entends la même chose. J'apporterai cependant quelques petites corrections. S'il est exact que nous n'avons pas encore les résultats pour 2012 à Ixelles, Haren et Molenbeek, nous sommes déjà, aujourd'hui, bien au-delà de la norme. Sauf à s'imaginer que les deux mois qui viennent seront merveilleux au niveau de la pollution, rien ne changera donc. Je rappelle qu'une inversion de température s'est produite hier et que la moyenne s'est donc encore considérablement aggravée.

En 2010, en 2011 et en 2012, nous n'avons pas

**De voorzitter.-** De heer Gosuin heeft het woord.

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).-** *We hebben nog geen resultaten voor 2012 voor Elsene, Haren en Molenbeek, maar we zitten in elk geval al boven de norm, tenzij er de komende twee maanden mirakels gebeuren. Gisteren was er nog een temperatuursinversie, met alle gevolgen van dien voor het gemiddelde.*

*In 2010, 2011 en 2012 leefden we dus de Europese richtlijn niet na. Wat ik hoor, zijn echter dezelfde voorstellen die ik al bijna negen jaar hoor: Iris 2-plan, ontradingsparkings... In 2004 waren er 1.860 plaatsen. Daar zouden er 16.000 bijkomen tegen 2018, maar er is er nog geen een gecreëerd.*

respecté la directive européenne. Et ce que j'entends ici, c'est une litanie de propositions qu'on nous serine depuis à peu près neuf ans : le Plan Iris 2, les parkings de dissuasion... Il y avait 1.860 places en 2004 et on nous en avait promis 16.000 de plus pour 2018. Or, pas une seule place n'a été créée. Le Plan Iris 2 va à la catastrophe : la réduction de 20% de la circulation automobile est un mythe. On n'y arrivera pas !

On nous dit aujourd'hui que l'on va prendre de bonnes dispositions pour les futurs bus de la STIB. Je rappelle qu'en 2005, ce gouvernement avait décidé de renoncer aux bus au gaz naturel et qu'il y revient maintenant. Dans l'intervalle, tout a été arrêté. Une étude avait été faite sous la précédente législature concernant la fiscalité automobile. Sur ce plan, on allait voir ce qu'on allait voir ! Maintenant, on nous promet cette mesure pour 2013. Autant dire que ce ne sera pas le cas, vu la proximité de cette échéance.

Bref, le gouvernement s'est attaché à essayer de prouver par des études, peut-être valables, mais envers et contre toute l'Europe, qu'il n'y a pas grand-chose à faire et que ce que les autres pays font n'est pas bon. Ces études démontrent qu'il ne faut pas faire ce que les autres font, alors que les autres pays arrivent à des résultats. Il suffit de lire les statistiques pour voir qu'ils respectent les normes de la directive !

Les études disent qu'on n'y arriverait pas si on faisait la même chose qu'eux, mais en attendant, on ne fait rien ! Je me permettrai de revenir sur ce sujet, parce que je ne suis pas certain qu'une nouvelle et dixième ordonnance changera, comme par magie, les comportements des gens, les performances des voitures, etc. Je crains donc que Bruxelles ne continue à être désignée comme le mauvais élève de la classe en matière de qualité de l'air.

**M. le président.-** La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.-** J'accepte évidemment certaines critiques, pour peu qu'elles ne soient pas exagérées. La situation est ce qu'elle est. J'ai cité des réalisations qui ont été accomplies et qui ne constituent pas que des études. Peut-être ne les avez-vous pas entendues, mais il y en a

*De reductie van het autoverkeer met 20% is een mythe.*

*U zult de toekomstige bussen van de MIVB strikt reguleren. In 2005 gaf de regering de bussen op aardgas op, waar ze nu naar teruggrijpt. Ondertussen is er niets gebeurd. Tijdens de vorige regeerperiode was er een studie over de auto-fiscaliteit, maar ook daar is niets aan veranderd. U belooft dat voor 2013, maar dat wordt wellicht ook niets.*

*De regering probeert dus met studies te bewijzen dat er niet veel te doen is en dat het niet goed is wat de andere landen doen. Nochtans boeken die andere landen wel resultaten en slagen erin de Europese normen na te leven!*

*Volgens de studies halen wij het niet als we net hetzelfde doen, maar ondertussen doen we niets! Een zoveelste ordonnantie zal het gedrag van de mensen en de prestaties van de wagens niet veranderen. Brussel zal dus de slechte leerling blijven op het vlak van de luchtkwaliteit.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).-** Uw kritiek is niet helemaal onterecht - de situatie is wat ze is - maar we hebben wel wat meer gerealiseerd dan alleen studies.

*Uiteraard is verbetering altijd goed, maar zeggen*

malgré tout un certain nombre.

En outre, on peut toujours chercher à être le meilleur élève, mais parler de "mauvais élève de la classe" me semble excessif, puisqu'il y a tout de même vingt états membres qui sont en infraction, ainsi que des grandes villes qui se posent des questions par rapport à cette directive. Cela ne veut pas dire que l'on ne doit pas y répondre, mais faites attention aux mots que vous utilisez.

**M. Didier Gosuin.**- En tant que capitale de l'Europe, nous devrions mettre un point d'honneur à être excellents en cette matière. Or, nous étudions ce problème depuis dix ans, en étant conscients de la nécessité de le résoudre, mais sans y apporter le moindre début de solution sérieuse et concrète.

*- L'incident est clos.*

#### **INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE**

**À MME EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE ET DU LOGEMENT,**

**concernant "l'éventuelle taxation des places de parking excédentaires dans les entreprises".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE M. PHILIPPE PIVIN,**

**concernant "le projet de mise en place de nouvelles normes plus restrictives dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement visant la suppression des emplacements de stationnement des entreprises".**

*dat wij de "slechte leerling" zijn is wat overdreven, aangezien er twintig lidstaten zijn die de richtlijn overtreden. Verschillende grootsteden hebben bedenkingen bij de richtlijn. Al betekent dat natuurlijk niet dat we niets moeten doen.*

**De heer Didier Gosuin (in het Frans).**- *Als Europese hoofdstad hebben we de verplichting het goed te doen. We bestuderen het probleem al tien jaar, maar er is nog geen ernstige en concrete oplossing in zicht.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

**TOT MEVROUW EVELYNE HUYTEBROECK, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU, ENERGIE EN WATERBELEID, STADSVERNIEUWING, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP EN HUISVESTING,**

**betreffende "de eventuele belasting op de overtollige parkeerplaatsen in bedrijfsparkings".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN,**

**betreffende "het voornemen nieuwe strengere normen in te voeren voor de vernieuwing van de milieuvergunningen met het oog op de afschaffing van parkeerplaatsen van de bedrijven".**



**M. le président.-** La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Début juillet, la presse a fait grand cas d'une taxation des places de parking excédentaires dans les entreprises. L'objectif serait d'inciter les entreprises à mettre ces places à la disposition des riverains, sous peine de se voir infliger une taxe environnementale de 500 euros par emplacement inoccupé.**

*Cette mesure, qui concernerait 55.000 places de parking, s'inscrit pleinement dans l'objectif du Plan Iris 2 de réduction de 16% du nombre d'emplacements de stationnement en voirie. Il convient toutefois d'examiner au préalable une série d'aspects techniques, juridiques et d'assurances, car il s'agit d'une question de sécurité sur des terrains privés.*

*Le Plan régional de stationnement prévoit de concentrer le plus possible les emplacements de stationnement dans les parkings. Si l'instauration de la taxe entraîne la suppression de places de parking ou le départ de certaines d'entreprises, c'est cependant éminemment problématique.*

*Il importe également de prévoir une signalisation adéquate vers les places de parking excédentaires que les entreprises mettraient à la disposition des riverains.*

*Avez-vous étudié l'impact sur les entreprises d'une taxe supplémentaire sur les places de parking excédentaires ? Si non, une telle étude est-elle envisageable ? Comment le montant de 500 euros par an a-t-il été déterminé ? Est-il définitif ? D'où provient le nombre de 55.000 places de parking ? Dans quelle mesure ces 55.000 places de parkings seront-elles utilisées pour compenser la réduction de 16% du nombre d'emplacements de stationnement en voirie prévue par le Plan Iris 2 ?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Begin juli ontstond er in de pers heel wat ophef over een belasting op de zogenaamde overtollige parkeerplaatsen in kantoorgebouwen. Bedrijven die overtollige parkeerplaatsen hebben, zullen gestimuleerd worden om deze ter beschikking te stellen van de buurtbewoners. Als ze dat niet doen of de plaatsen geen andere bestemming geven, zouden ze een milieubelasting moeten betalen van 500 euro per jaar per parkeerplaats.

De bedoeling is om het aantal parkeerplaatsen dat bedrijven en organisaties aan hun personeel aanbieden, terug te schroeven op basis van nieuwe milieuvergunningregels. Dit geldt niet alleen voor nieuwe projecten, maar ook voor bestaande ondernemingen. Er zouden hiervoor 55.000 parkeerplaatsen in aanmerking kunnen komen.

In het mobiliteitsplan Iris 2 staat dat het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg met 16% moet dalen. Dit kan gecompenseerd worden met parkeergelegenheid in parkeergarages en bedrijfs- en winkelparkings. Uw plan kan daaraan tegemoetkomen, maar daarvoor moeten er eerst heel wat technische en juridische vragen en verzekeringskwesaties bestudeerd worden. Het gaat immers om de veiligheid op privéterreinen.

Het Gewestelijke Parkeerbeleidsplan wil zoveel mogelijk parkeerplaatsen in parkings. Als die door de belasting uitbestedeerd worden, is dat goed. Als de belasting er echter toe leidt dat parkeerplaatsen afgeschafteerd worden of dat bedrijven zich niet meer in Brussel willen vestigen of er wegtrekken, is dat uiteraard een enorm probleem.

Er moet ook meer signalisatie komen naar de nog beschikbare parkeerplaatsen. Als bedrijven overtollige parkeerplaatsen openstellen voor buurtbewoners, moeten die ook gemakkelijk de weg daarheen kunnen vinden.

Hebt u bestudeerd welke impact een bijkomende belasting op overtollige parkeerplaatsen zal hebben op de bedrijven? Ik denk daarbij aan een mogelijke verhuizing van bedrijven uit Brussel of de beslissing om zich wegens deze extra belasting niet in Brussel te vestigen. Zal een dergelijke studie vooralsnog plaatsvinden?

**M. le président.-** La parole est à M. Pivin pour son interpellation jointe.

**M. Philippe Pivin.-** Les engagements européens pris en 2009 en matière de qualité de l'air obligent à des mesures nouvelles. Il est cependant important de veiller à un équilibre, sans doute difficile, entre l'évolution et la croissance socio-économique de notre Région d'une part, et la protection de l'environnement d'autre part.

Dans ce cadre, j'aimerais que vous nous informiez précisément sur les conséquences du projet Cobrace. En effet, nous constatons depuis plusieurs années maintenant que la politique régionale veille systématiquement à réduire les emplacements de stationnement pour véhicules automobiles. Cela crée souvent une incohérence avec l'état de notre aménagement urbain et du niveau d'accueil et de fonctionnement de notre réseau de transports en commun.

Quels sont les objectifs précis du gouvernement quant à l'utilisation des places de parking existant hors voirie ? Va-t-il réellement imposer la suppression de places de stationnement, ou encore taxer les entreprises qui conserveront ces places de parking ?

Un cadastre des emplacements de stationnement des entreprises bruxelloises a-t-il été élaboré récemment par vos services, puisque le dernier date de 2004 ? Si oui, combien de places de parking hors voirie comptent aujourd'hui les entreprises situées en Région bruxelloise ? Le chiffre de 150.000 places hors voirie serait-il exact ? Une cartographie régionale existe-t-elle ?

Hoe werd het bedrag van 500 euro per jaar per parkeerplaats bepaald? Is dit het definitieve bedrag?

Waar komt het cijfer van 55.000 parkeerplaatsen vandaan, waarnaar ook de Belgische Federatie van de Auto- en Tweewielerindustrie ( Febiac ) reeds verwezen heeft?

In hoeverre zullen die 55.000 parkeerplaatsen worden gebruikt om het verlies van parkeerplaatsen op de openbare weg met 16%, zoals ingeschreven in het Iris 2-plan, te compenseren?

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *De Europese verplichtingen met betrekking tot de luchtkwaliteit nopen ons tot nieuwe maatregelen. Het is evenwel belangrijk om een evenwicht te bewaren tussen de sociaal-economische belangen en de bescherming van het milieu.*

*Welke veranderingen zal het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie precies met zich brengen? De voorbije jaren is het aantal parkeerplaatsen systematisch verminderd, maar vaak zonder enige samenhang met de stadsinrichting en de capaciteit en de werking van het openbaar vervoer.*

*Welke doelstellingen heeft de regering precies voor ogen met de parkeerplaatsen buiten de weg? Zal de regering eisen dat een deel van die parkeerplaatsen wordt afgeschaft of de bedrijven belasten die die parkeerplaatsen behouden?*

*Hebben uw diensten onlangs de inventaris van de bedrijfsparkeerplaatsen, die dateert van 2004, bijgewerkt? Hoeveel parkeerplaatsen buiten de weg zijn er momenteel in het Brussels Gewest? Is het cijfer van 150.000 correct?*

*Hoeveel parkeerplaatsen op de weg telt het gewest?*

*Op welk wetsvoorschrift baseert u zich om de parkeerplaatsen van de Brusselse bedrijven af te schaffen en/of te belasten?*

*Op wie zal de milieubelasting van 500 euro van*

Combien de places de stationnement en voirie existe-t-il dans notre Région ?

Sur quelle prescription normative basez-vous votre projet pour supprimer et/ou taxer des emplacements de stationnement des entreprises bruxelloises ?

À qui et selon quels critères doit s'appliquer la taxe pour charges environnementales de 500 euros dont il est question ?

Quelles concertations avez-vous engagées et finalisées avec les fédérations professionnelles bruxelloises à ce sujet ? Quelles en sont les conclusions ?

Que signifie l'expression "quelques milliers de places" communiquée par vos services à la presse en juillet dernier pour démentir le nombre de 55.000 places supprimées si votre projet entre en vigueur ? Ce chiffre est celui qui est annoncé par le Conseil économique et social.

Quelles sont les exceptions prévues ? Sur quelle base seront-elles délivrées ?

Quelles mesures avez-vous prévues avec votre collègue en charge des transports en commun pour garantir le transport de ces milliers de travailleurs dès l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations pour le renouvellement des permis d'environnement ?

Notre Région compte plus de 700.000 postes de travail, dont la moitié sont occupés par des navetteurs. La mobilité, qui est concernée au travers de votre projet de protection de l'environnement, exige une vision globale et transversale des politiques régionales.

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (*en néerlandais*).- *Je m'inscris dans ce qui vient d'être dit. Nous devons rester prudents. Il est logique de vouloir éliminer autant que possible les automobiles du trafic*

*toepassing zijn?*

*Hebt u hierover overleg gepleegd met de Brusselse beroepsfederaties? Wat is hun standpunt?*

*Volgens uw diensten zouden er niet 55.000 plaatsen worden afgeschaft, zoals door de Economische en Sociale Raad is aangekondigd, maar slechts "enkele duizenden plaatsen". Wat moeten wij daar precies onder verstaan?*

*Welke uitzonderingen zullen er mogelijk zijn?*

*Het Brussels Gewest telt meer dan 700.000 arbeidsplaatsen, waarvan de helft wordt ingenomen door pendelaars. Welke maatregelen zal uw collega van Openbaar Vervoer nemen om het transport van die duizenden werkers te waarborgen?*

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Ik sluit mij aan bij de opmerkingen en vragen van de vorige sprekers.

Wij moeten voorzichtig blijven. Ik begrijp uw

*urbain, et principalement celles des navetteurs. Il faudrait néanmoins développer davantage des parkings à l'entrée de la ville bien desservis par les transports publics. Les nombreux Bruxellois possédant une voiture devraient pouvoir disposer également d'une place de stationnement.*

*Par ailleurs, Il me paraît plus judicieux de conserver les parkings internes des entreprises et, éventuellement, de les rendre accessibles aux Bruxellois. Taxer davantage les entreprises est une bonne chose, pour autant que l'on veille à préserver un équilibre entre les aspects environnementaux et les aspects économiques. Il ne faudrait pas sanctionner les entreprises et les inciter ainsi à quitter la ville.*

*De combien de places de stationnement s'agit-il exactement ?*

**M. le président.-** La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.-** Je suis assez contente de répondre à ces interpellations dans le cadre d'une commission. Cela va me permettre d'expliquer beaucoup mieux ce qui a été caricaturé ou résumé dans certaines déclarations faites au mois de juillet. J'espère vous rassurer en vous expliquant cette mesure, qui se trouve dans le Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace), adopté en seconde lecture par le gouvernement en juillet dernier. Elle concerne les emplacements de parking des immeubles de bureaux. Il ne s'agit donc pas d'emplacements d'entreprises.

En ce qui concerne donc le nombre d'emplacements de stationnement sur le lieu de travail, on peut l'estimer à environ 225.000 places pour toute la Région de Bruxelles-Capitale. Ces chiffres reposent d'une part sur des informations rendues disponibles grâce aux permis

bekommernis dat u zoveel mogelijk wagens uit de stad wilt weren, voornamelijk van pendelaars. Zoals ik in het debat over de beleidsverklaring heb gezegd, zouden we veel meer moeten inzetten op parkings aan de rand, zodat mensen daar kunnen parkeren en op het openbaar vervoer kunnen overstappen. Daarnaast zijn er echter ook heel wat Brusselaars die over een wagen beschikken en die ergens moeten kunnen parkeren.

Ik sta huiverachtig tegenover uw voorstel. Ik begrijp dat u wagens wilt weghalen van de openbare weg, maar als er parkeergelegenheid is binnen de bedrijven, zouden wij die op zijn minst moeten behouden en eventueel openstellen voor de Brusselaars. In september 2011 is de organisatie B-Park opgericht, die parkeergelegenheid openstelt, ook tijdens het weekend. Dat is een bijzonder positief initiatief.

Het lijkt mij geen goede zaak om de bedrijven nog eens extra te belasten. We moeten daarentegen zorgen voor een gezond evenwicht, waarbij we niet alleen aandacht hebben voor de milieuaspecten, maar ook voor de economische aspecten. Het kan geenszins de bedoeling zijn om de bedrijven af te straffen en uit Brussel weg te jagen.

Over hoeveel plaatsen gaat het precies?

**De voorzitter.-** Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister (in het Frans).-** *Ik ben blij dat ik deze interpellaties in commissie mag beantwoorden. Dat biedt mij de kans om wat dieper in te gaan op de uitspraken die in juli zijn gedaan.*

*De maatregel in het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie (BWLKE), dat de regering in tweede lezing heeft goedgekeurd, betreft de parkeerplaatsen van kantoorgebouwen en niet de parkeerplaatsen van bedrijven.*

*Het aantal parkeerplaatsen op de werkplaats kan op 225.000 worden geschat voor het hele Brusselse Gewest. Die cijfers zijn gebaseerd op de informatie in de milieuvergunningen, een studie uit 2008 die betrekking heeft op 70% van de kantoorgebouwen en op de gegevens van het Overzicht van het Kantorenpark.*

d'environnement pour lesquels le nombre d'emplacements de parking a été systématiquement encodé depuis 2001, d'autre part sur une étude réalisée en 2008 sur un échantillon représentant 70% des bureaux et enfin sur des données provenant de l'Observatoire des bureaux, qui a élaboré plusieurs cartographies.

Le principe de diminuer le nombre des emplacements de parking des immeubles de bureaux n'est pas neuf. Il est déjà inscrit dans le Plan régional de développement, qui date de 2002, et il a ensuite été inscrit à nouveau dans la déclaration de gouvernement et dans le Plan régional de mobilité Iris 2.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'ordonnance qui organise cette mesure est le Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie qui est actuellement soumis à la lecture du Conseil d'État. Les objectifs poursuivis par la limitation des emplacements de parking sont à la fois des considérations de mobilité et d'équité. Mobilité d'abord, puisque les études montrent que le choix modal est fortement dépendant de la présence ou non d'un emplacement de parking au lieu de destination.*

*(poursuivant en français)*

Gérer le nombre d'emplacements est aussi une question d'équité, puisque la règle appliquée dans le Cobrace est la même que celle fixée dans le Règlement régional d'urbanisme (RRU) s'appliquant aux nouveaux bâtiments depuis près de quinze ans. Cette mesure va permettre d'arriver à une situation où tous les immeubles seront soumis aux mêmes normes. Depuis quinze ans, tous les nouveaux immeubles de bureaux qui demandent des parkings sont soumis à une règle et les autres ne l'étaient pas. Maintenant, quand ils demanderont un nouveau permis d'environnement, ils devront s'y soumettre.

C'est lors du renouvellement ou de la prolongation du permis d'environnement que l'administration vérifiera pour chaque immeuble de bureaux le nombre d'emplacements excédentaires. Ceux que le gestionnaire de l'immeuble décidera de garder, et qui ne font pas l'objet d'une des dérogations dont je vais vous parler, feront l'objet d'une charge environnementale.

*Het idee om het aantal parkeerplaatsen bij kantoorgebouwen te verminderen is niet nieuw. Het werd al ingeschreven in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 2002, en nadien in het regeerakkoord en het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 2.*

*(verder in het Nederlands)*

De ordonnantie die deze maatregel regelt, is het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energie, dat momenteel voor advies bij de Raad van State ligt. De doelstellingen die wij met de beperking van het aantal parkeerplaatsen nastreven, zijn gebaseerd op overwegingen die zowel met mobiliteit als rechtvaardigheid verband houden. In de eerste plaats met mobiliteit, aangezien onderzoek heeft uitgewezen dat de modale keuze sterk afhangt van de mogelijkheid om op de bestemming een parkeerplaats te vinden.

*(verder in het Frans)*

*In de tweede plaats met rechtvaardigheid, omdat in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) die maatregel enkel van toepassing is op nieuwe gebouwen. Dankzij de bepaling in het BWLKE zullen binnenkort alle gebouwen aan dezelfde normen onderworpen zijn.*

*Het is bij de vernieuwing of de verlenging van de milieuvergunning dat de administratie zal onderzoeken hoeveel parkeerplaatsen overtoellig zijn. Diegene die de beheerder van het kantoorgebouw wenst te behouden en die niet in aanmerking komen voor een afwijking, zullen worden onderworpen aan een milieubelasting.*

*(verder in het Nederlands)*

De mogelijkheid om die parkeerplaatsen aan een milieubelasting te onderwerpen, is gegrond op artikel 175 en volgende van de Grondwet, waarin het financieringsstelsel van de gewesten is geregeld, met naleving van de grondwettelijke garanties (zoals het jaarlijks karakter van de belasting).

*(verder in het Frans)*

*Er is zowel formeel overleg gepleegd, via de officiële adviesorganen (Economische en Sociale Raad, Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Raad*

*(poursuivant en néerlandais)*

*La possibilité qui est offerte à la Région de soumettre ces emplacements à une charge environnementale se fonde sur les articles 175 et suivants de la constitution qui régissent le système de financement des Régions dans le respect de garanties constitutionnelles.*

*(poursuivant en français)*

La concertation avec les différentes parties prenantes a eu lieu de façon formelle, dans le cadre des instances consultatives régionales qui ont remis un avis sur le Code. Il s'agit du Conseil économique et social, de la Commission régionale de mobilité et du Conseil de l'environnement. Mais la concertation a aussi eu lieu de façon informelle, et à différentes reprises, avec des membres du monde de l'entreprise bruxellois ou des sociétés de gestion de parking.

Le nombre de 55.000 places qui a circulé dans la presse est un nombre théorique abstrait qui représente l'ensemble des places qui, selon la règle du RRU, seraient excédentaires dans les immeubles de bureaux. Cela ne signifie aucunement que l'ensemble de ces places seront supprimées du jour au lendemain, dès l'entrée en vigueur de la mesure. En effet, le texte prévoit des exceptions, des aménagements et une entrée en vigueur progressive, puisque les permis d'environnement ne se renouvellent que tous les quinze ans. Certains ne devront le faire qu'après 2020.

Des exceptions automatiques sont prévues pour les immeubles de bureaux qui n'ont pas plus de deux places excédentaires, d'autres exceptions pour certains secteurs d'activité - activités artisanales, industrielles, logistiques, grands commerces - et des exceptions au cas par cas pour les lieux où l'activité envisagée nécessite objectivement des emplacements excédentaires par rapport à la règle.

Il est également à noter que les immeubles mal desservis par les transports publics, selon des règles précises de distances par rapport à des arrêts de lignes à haute fréquence, ne verront la mesure appliquée qu'en 2022, date à laquelle le RER sera opérationnel.

Les entreprises pourront décider de reconverter les

*voor het Leefmilieu), als informeel overleg met de Brusselse bedrijfswereld en de parkinguitbaters.*

*Het cijfer van 55.000 plaatsen dat in de pers de ronde heeft gedaan, is een theoretisch cijfer van het aantal overtollige parkeerplaatsen in kantoorgebouwen op basis van de GSV-norm. Dat betekent niet dat al die parkeerplaatsen van de ene dag op de andere zullen worden afgeschaft. Ten eerste zal de maatregel pas progressief in werking treden, aangezien de milieuvergunningen pas om de vijftien jaar worden vernieuwd. Bovendien voorziet de tekst in een aantal uitzonderingen.*

*Zo geldt een automatische uitzondering voor kantoorgebouwen met maximum twee overtollige parkeerplaatsen. Die uitzondering zal ook gelden voor bepaalde activiteitensectoren zoals ambachtelijke, industriële en logistieke activiteiten en grote handelszaken. Daarnaast kunnen er geval per geval uitzonderingen worden toegestaan voor plaatsen waar objectief gezien meer parkeerplaatsen nodig zijn dan de norm toestaat.*

*Voor gebouwen die slecht door het openbaar vervoer zijn bediend (bepaalde afstand ten opzichte van de hogefrequentielijnen) zal de maatregel pas in 2022 in werking treden, wanneer het GEN operationeel wordt.*

*De bedrijven kunnen beslissen om de overtollige parkeerplaatsen ter beschikking te stellen van de omwonenden en zo enige inkomsten verwerven. Zij kunnen echter ook de overtollige parkeerplaatsen behouden, mits betaling van een milieubelasting.*

*De maatregel in verband met de hernieuwing van de milieuvergunning wordt dus gradueel ingevoerd over een periode van vijftien jaar.*

*Hoeveel plaatsen er na vijftien jaar zullen verdwijnen, kan ik niet zeggen. Dat hangt af van de vergunninghouders: sommigen zullen de taks betalen en anderen zullen de parkeerplaatsen ter beschikking stellen.*

*De maatregel moet mensen ertoe aanzetten om het openbaar vervoer te nemen, maar een parkeerplaats minder betekent niet automatisch een gebruiker meer voor het openbaar vervoer.*

*(verder in het Nederlands)*

emplacements excédentaires en parking de logement ou en parking public et en tirer ainsi un revenu. Les entreprises pourront également, si elles souhaitent, conserver leurs emplacements excédentaires, moyennant le paiement d'une charge environnementale. Soit elles payent la charge environnementale pour les emplacements excédentaires, soit elles les mettent à disposition des riverains ou des logements des alentours.

En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la mesure par rapport au renouvellement du permis d'environnement, elle est donc bien graduelle sur une période de quinze ans.

Je ne peux vous donner les chiffres précis relatifs aux emplacements supprimés au terme de ces quinze ans. En effet, cela dépendra des choix qui vont être opérés par les titulaires de permis d'environnement : certains payeront une charge environnementale, d'autres mettront ces places de parking à disposition du quartier.

Concernant les mesures prises en vue du transfert modal escompté vers les transports publics, il convient également de relativiser l'ampleur du problème. La mesure ne sera appliquée que graduellement sur une période de quinze ans et mettra le même nombre d'années à toucher l'ensemble du parc immobilier de bureaux. Par ailleurs, une place supprimée ne signifie pas automatiquement un usager des transports publics supplémentaire et ce, pour plusieurs raisons.

*(poursuivant en néerlandais)*

*De nombreux emplacements ne sont actuellement pas utilisés et restent vides, notamment dans le centre-ville où les transports publics sont particulièrement efficaces.*

*Dans d'autres cas, les emplacements sont utilisés inefficacement, notamment parce qu'ils sont destinés à un seul véhicule alors qu'ils pourraient être partagés. Dans ces cas, la suppression ne changera rien.*

*(poursuivant en français)*

Le taux de remplissage moyen des voitures dans la Région est de 1,2 passager. Quelque 370.000 voitures circulent à Bruxelles chaque jour à l'heure de pointe du matin. Si ce nombre devait passer à

In het stadscentrum, waar het openbaar vervoer bijzonder efficiënt is, worden veel parkeerplaatsen momenteel niet gebruikt.

In andere gevallen worden de parkeerplaatsen niet efficiënt gebruikt, bijvoorbeeld omdat ze slechts voor één voertuig bestemd zijn, terwijl ze voor verschillende voertuigen zouden kunnen worden opengesteld. In die gevallen zal de afschaffing niets veranderen.

*(verder in het Frans)*

*Elke auto in het gewest vervoert gemiddeld 1,2 personen. In de ochtendspits rijden er dagelijks 370.000 wagens in Brussel. Als we dat kunnen terugschroeven tot 340.000 door parkeerplaatsen af te schaffen, moet elke wagen gemiddeld nog steeds maar 1,3 passagiers vervoeren. Er bestaan ook andere alternatieven, zoals te voet gaan, fietsen of de trein nemen.*

*(verder in het Nederlands)*

Voor bedrijven is het fileprobleem meestal een van de belangrijkste redenen om het Brussels Gewest te verlaten. Het zou dan ook uiterst contra-productief zijn om de draagwijdte van voornoemde maatregel te beperken met de bedoeling om het risico op bedrijfsvlucht te verkleinen. De maatregel zou dat risico namelijk beperken.

*(verder in het Frans)*

*Het bedrag van de jaarlijkse milieubelasting per overtollige parkeerplaats verschilt van zone tot zone:*

- 450 euro in zone A. Deze zone, waarin de kantooruimten het best bediend worden door het openbaar vervoer, omvat in grote lijnen het centrum;*
- 350 euro in zone B;*
- 250 euro in zone C.*

*Het park Da Vinci (Evere) is een voorbeeld van een zone C met veel kantoren. In zone C wordt de belasting pas geheven vanaf 2022, na de start van het GEN.*

*De bedragen stijgen jaarlijks met 10%. Een*

340.000 voitures en raison de la suppression de quelques milliers d'emplacements de parking, un taux de 1,3 passager par voiture permettrait d'absorber la mesure. Enfin, des alternatives existent pour les courtes distances, qui peuvent être parcourues à pied, à vélo ou en train, pour les plus longues distances.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La congestion automobile est l'une des premières raisons qui incitent les entreprises à quitter la Région. Vouloir réduire la portée de cette mesure pour se prémunir du risque de délocalisation, alors même que ses effets diminuent ce risque, serait donc hautement contre-productif.*

*(poursuivant en français)*

Bon nombre d'entreprises citent généralement le problème de la congestion comme étant celui qui risque le plus de les faire quitter la Région. Réduire la portée de cette mesure pour prévenir le risque de délocalisation, alors que cette mesure diminue ce même risque, serait donc contre-productif.

Le montant de la charge environnementale annuelle par emplacement excédentaire est différent d'une zone à l'autre :

- 450 euros en zone A. Cette zone, qui compte le plus de transports en commun à proximité des zones de bureaux, couvre principalement le centre ;
- 350 euros en zone B ;
- 250 euros en zone C.

Le parc Da Vinci, situé à Evere, est un exemple de zone C qui comporte beaucoup de bureaux. La charge pour la zone C ne sera perçue qu'à partir de 2022, après la mise en service du RER.

Ces montants sont augmentés de 10% par an. Par ailleurs, une étude internationale reconnue estime le prix d'un emplacement de parking dans la Région à plus de 3.100 euros par an. Ici, la charge environnementale sera de 250 euros en zone C à partir de 2022.

En supposant qu'une entreprise maintienne 20% de

*erkende internationale studie schat de prijs van een parkeerplaats in het gewest op meer dan 3.100 euro per jaar.*

*Als een onderneming 20% van haar overtollige parkeerplaatsen behoudt, bedraagt de belasting slechts 3% van de lasten die ze moet betalen voor het bezit van haar parkeerplaatsen.*

*De link met de beslissing uit het Iris 2-plan om het aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg met 16% te verminderen, is dat de plaatsen buiten de openbare weg meegeteld worden voor deze doelstelling. We kunnen immers niet voorspellen of de ondernemingen hun parkeerplaatsen zullen openstellen voor het publiek.*

*Het is dus erg overdreven dat er de komende twee jaar 55.000 parkeerplaatsen zouden verdwijnen in het gewest. Bovendien zal deze maatregel voor meer billijkheid zorgen tussen de verschillende kantorenzones.*



ses emplacements excédentaires, la charge environnementale ne représenterait qu'une majoration de 3% des charges liées à la possession de l'ensemble des emplacements de parking.

Le lien entre cette mesure et la décision reprise dans le Plan Iris 2 de réduire les places de stationnement en voirie de 16% se fera comme suit : les emplacements de parking hors voirie, mis à disposition et compensés par la suppression de places en voirie, seront pris en compte pour l'objectif fixé par le Plan Iris 2. Cela dit, il est utile de rappeler qu'à ce stade, il est impossible de préjuger des intentions des entreprises quant à leur choix d'ouvrir ou non au public les emplacements excédentaires.

J'espère avoir pu rassurer et apporter certaines précisions et explications par rapport à cette allégation selon laquelle 55.000 places de parking seraient perdues en Région bruxelloise dans les deux ans. Nous n'en sommes pas du tout là et cette mesure vise, de plus, une plus grande équité entre les différentes zones de bureaux.

**M. le président.-** La parole est à Mme Dejonghe

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *La situation est effectivement complexe. Vous soulignez à raison la progressivité des mesures. Les entreprises devront en effet disposer de suffisamment de temps pour s'y adapter.*

*Nous aurions souhaité que vous nous parliez davantage des concertations au sein du gouvernement, notamment à propos des parkings de transit à la périphérie de Bruxelles.*

*Il est positif que les entreprises puissent mettre des parkings à la disposition des riverains. Cela fait longtemps que l'Open Vld y est favorable. Comment accompagnerez-vous ce processus ? Comment soutiendrez-vous les entreprises, notamment pour les aspects juridiques, d'assurances et de sécurité que cela impliquera ?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Mevrouw Huytebroeck, de situatie is inderdaad erg complex. Het is goed dat u benadrukte dat de maatregelen geleidelijk aan zullen worden genomen. Bedrijven moeten voldoende tijd krijgen om zich aan te passen aan de nieuwe regels. Ik heb ook begrepen dat een milieuvergunning vijftien jaar geldig zal blijven.

De doelstellingen zijn ingegeven door overwegingen die verband houden met mobiliteit. Uiteraard heeft mobiliteit ook te maken met het parkeerprobleem, zoals u terecht opmerkt. U hebt echter niet veel gezegd over overleg met uw collega's in de regering, onder meer inzake overstapparkings aan de rand van het Brussels Gewest waar mensen kunnen overstappen op het openbaar vervoer.

U zei dat bedrijven parkings ter beschikking kunnen stellen van buurtbewoners. Dat is een goede zaak. Open Vld pleit er al lang voor dat bedrijven en winkels hun parkeerterreinen openstellen voor buurtbewoners. Hoe zult u dat proces

**M. le président.-** La parole est à M. Pivin.

**M. Philippe Pivin.-** Bien que vous maniez avec dextérité les dossiers sur ces matières, et que vous nous fournissiez des explications pour lesquelles je vous rends hommage, vous ne me rassurez pas pour autant.

La Région avait en effet affirmé initialement sa volonté politique de limiter le nombre de stationnements en voirie. Le Plan Iris 2 indique que "Puisqu'il est question de supprimer des places de stationnement en voirie, la Région créera des parkings hors voirie". Or, le projet du Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie (Cobrace) prévoit non pas créer des places de stationnement hors voirie, mais bien d'en supprimer.

L'avis du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale sur l'avant-projet précise que "le Conseil prend acte que l'objectif affirmé par les représentants de la ministre lors de la séance d'information est la suppression de 55.000 emplacements de stationnement".

Bien que cette suppression ne soit pas prévue dans l'immédiat, à vous entendre, nous tendons néanmoins vers cet objectif d'ici les quinze ou vingt prochaines années. Je n'y vois pas d'objection personnellement, néanmoins je constate qu'après avoir marqué l'intention de compenser l'augmentation d'un côté par une augmentation de l'autre, on ferme la porte de l'autre côté en supprimant également des emplacements. Il existe donc une incohérence dans la démarche.

Dans un quotidien bruxellois, un article en pleine page nous annonce que les parkings de transit sont sursaturés selon la cartographie en Région bruxelloise. Je ne comprends dès lors pas l'évolution de cette démarche. Quant aux exceptions et aux dérogations que vous avez évoquées, j'aimerais savoir qui va gérer ces situations dans votre démarche.

begeleiden? Er komen namelijk heel wat juridische aspecten bij kijken, onder meer inzake verzekeringen en veiligheid. Ook technische aspecten spelen mogelijk een rol. Hoe zult u de bedrijven steunen?

**De voorzitter.-** De heer Pivin heeft het woord.

**De heer Philippe Pivin (in het Frans).-** *U beheert uw dossiers goed en licht ze behoorlijk toe, maar ik ben niet gerustgesteld.*

*De Brusselse regering had aanvankelijk aangekondigd dat het het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg wil beperken. In het Iris 2-plan staat dat er minder parkeerplaatsen op de openbare weg en meer daarbuiten komen. In het BWLKE staat echter duidelijk dat er eenvoudigweg parkeerplaatsen worden geschrapt zonder in andere te voorzien.*

*De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevestigde dat de minister van Leefmilieu tijdens een informatievergadering aankondigde dat ze 55.000 parkeerplaatsen wil schrappen.*

*Dat zal niet onmiddellijk gebeuren, maar gespreid over vijftien of twintig jaar. Persoonlijk heb ik er niets op tegen, maar ik stel wel vast dat u het voornemen om ter compensatie extra parkeerplaatsen buiten de openbare weg te creëren laat varen.*

*Ik las in de krant dat de Brusselse overstaparkings overbezet zijn. U had het over uitzonderingen en dergelijke. Wie gaat die afhandelen?*

**M. le président.-** La parole est à Mme Huytebroeck.

**Mme Evelyne Huytebroeck, ministre.-** M. Pivin, nous allons effectivement diminuer le nombre d'emplacements de parking des immeubles de bureau. C'est prévu, depuis 2002, dans le Plan régional de développement (PRD).

Vous parlez des parkings hors voirie. Comme je l'ai expliqué, les bureaux qui disposent de places excédentaires peuvent les ouvrir à des riverains. Vous verrez que vous saluerez cette mesure à Koekelberg. Des riverains vont pouvoir stationner leur voiture dans des zones de bureaux. Nous allons retirer des places en voirie et les mettre là où il y a des places excédentaires.

Vous avez lu une phrase de l'avis du Conseil économique et social. J'ai revu les responsables du Conseil après la publication de cet avis, parce que je pensais qu'il y avait eu une mauvaise perception de la mesure. Ils ont repris le chiffre absolu de ces 55.000 places, sans avoir en tête les dérogations, le fait que cela se passait sur quinze ans pour certains, quand il y avait le renouvellement des permis d'environnement. Je pense avoir apaisé certaines craintes en les ayant revus, mais pas toutes.

Il est prévu que Bruxelles Environnement mette en place un service qui sera chargé de délivrer les dérogations. Mais nous n'allons pas recevoir du jour au lendemain tant de dérogations puisque tout cela doit se faire sur plusieurs années.

Pour répondre à Mme Dejonghe, cela concerne la manière dont cela va se dérouler entre les immeubles de bureaux et les riverains, les assurances, la sécurité, le contrat. Des services d'accompagnement seront mis en place. Nous avons trouvé plusieurs services qui s'occupent déjà de ce genre de tâches pour des immeubles de bureaux. Ils seront chargés de réaliser ces contrats avec des riverains, par exemple. Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité doivent travailler ensemble sur cette question.

- *Les incidents sont clos.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

**Mevrouw Evelyne Huytebroeck, minister** *(in het Frans).*- *Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) voorziet al van 2002 in de vermindering van parkeerplaatsen voor kantoorgebouwen.*

*Buurtbewoners kunnen de parkeerplaatsen gebruiken die kantoorgebouwen op overschot hebben, zoals in Koekelberg.*

*We willen immers parkeerplaatsen van de openbare weg schrappen en deze onderbrengen waar parkeergelegenheid over is.*

*U hebt ook gelezen dat de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESR) spreekt van 55.000 parkeerplaatsen. Er werd daarbij geen rekening gehouden met afwijkingen of tijdsverloop. Ik heb de verantwoordelijken van de raad in dat verband slechts gedeeltelijk kunnen geruststellen.*

*Brussel Leefmilieu zal een dienst opzetten die aanvragen tot afwijking moet behandelen. Aanvragen lopen niet allemaal tegelijk binnen, daar gaat soms heel wat tijd overheen.*

*Alles hangt af van de manier waarop zowel kantoorgebouwen als buurtbewoners zaken als verzekering of veiligheid aanpakken. In begeleiding wordt bijvoorbeeld voorzien om het contract met de buurtbewoners op te stellen. Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit werken hiervoor samen.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

## INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT  
À LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DE L'URBA-  
NISME ET DE LA PROPRIÉTÉ  
PUBLIQUE,

concernant "les parcs à conteneurs".

**M. le président.**- La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw** (en néerlandais).- *M. Kir, puisque vous quitterez bientôt vos fonctions, je tenais à vous dire que vous nous manquerez et que je suis convaincue que vous serez un excellent bourgmestre.*

*Le parlement a adopté une ordonnance relative aux déchets, qui se donne pour objectif le recyclage ou la récupération de la moitié des déchets ménagers à l'horizon 2020.*

*Dans cette optique, la création de parcs à conteneurs supplémentaires est une option moins coûteuse que la collecte à domicile.*

*Vous vous êtes engagé à créer deux à trois parcs à conteneurs en sus des deux parcs régionaux et des quatre parcs communaux existants, afin que les Bruxellois n'aient pas plus de trois kilomètres à parcourir pour se débarrasser de leurs déchets. Il importe également que les heures d'ouverture des parcs à conteneurs tiennent compte des habitants actifs.*

*Bruxelles Environnement a examiné une quarantaine de terrains potentiels. Certaines zones sont considérées comme prioritaires, notamment Anderlecht et Molenbeek.*

*Confirmez-vous l'ouverture de deux à trois parcs à conteneurs régionaux supplémentaires durant cette législature ? Quels sont les moyens affectés à ce projet ? Quels terrains Bruxelles Environnement a-t-il privilégiés, en vertu de quels critères ?*

*Pour combattre le phénomène des dépôts clandestins, il importe de continuer à inciter les*

## INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

TOT DE HEER EMIR KIR, STAATS-  
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST  
MET STEDENBOUW EN OPENBARE  
NETHEID,

betreffende "de containerparken".

**De voorzitter.**- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.**- Mijnheer Kir, aangezien u binnenkort burgemeester van Sint-Joost-ten-Node wordt, zult u ons niet lang meer te woord staan als staatssecretaris. Wij zullen u missen. Ik ben ervan overtuigd dat u een uitstekend burgemeester zult zijn.

Het parlement heeft een ordonnantie inzake afvalstoffen aangenomen. Tegen 2020 moet Brussel op grond van een Europese richtlijn de helft van het huishoudelijk afval hergebruiken of recyclen. In het licht van die richtlijn zullen we een ambitieuzer afvalbeleid moeten voeren. Er zal moeten worden ingezet op het maximaal inzamelen en ophalen van huishoudelijk afval. Het is algemeen bekend dat extra containerparken goedkoper zijn dan de ophaling aan huis.

Naar aanleiding van de beleidsverklaring van de minister-president verwees ik al naar het principe van de vervuiler betaalt. De CD&V-fractie pleit ervoor om na te gaan of het geen goed idee is om de prijs van de vuilniszakken te verhogen en de Brusselaars daarvoor te compenseren door een verlaging van de gewestbelasting, die oorspronkelijk voor de ophaling van huisvuil was bedoeld.

Er zijn momenteel slechts twee gewestelijke en vier gesubsidieerde gemeentelijke containerparken. U beloofde dat er nog twee tot drie gewestelijke containerparken zouden bijkomen, zodat elke Brusselaar binnen een afstand van minder dan drie kilometer zijn afval kan deponeren. De toegankelijkheid en klantvriendelijkheid van de containerparken moet optimaal zijn. Inmiddels zijn de openingsuren van de containerparken beter afgestemd op werkende inwoners. Bij de opening van nieuwe containerparken moet ook

*gens à se rendre au parc à conteneurs.*

*Comptez-vous mettre les parcs à conteneurs régionaux et communaux en concordance ?*

### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (*en néerlandais*).- *J'ai assisté à une évaluation du Plan déchets en septembre. La bonne nouvelle, c'est qu'il existe un projet de développement d'un parc à conteneurs supplémentaire à Anderlecht. La mauvaise, c'est que l'élargissement des heures et jours d'ouverture n'a eu que peu d'effet sur la quantité de déchets collectée. Par quels moyens de communication en fait-on la publicité ?*

daarmee rekening worden gehouden.

Leefmilieu Brussel heeft een veertigtal terreinen onderzocht om na te gaan of ze geschikt zijn voor een containerpark. Ik las dat een aantal zones als prioritair werden bepaald. Uit een aantal studies blijkt dat er een tekort is in Anderlecht en Molenbeek.

Klopt het dat u tijdens deze regeerperiode nog twee of drie gewestelijke containerparken zult openen? Ik hoop dat u zich niet zult verschuilen achter de besprekingen die aan de gang zijn in het kader van de interne staatshervorming. Daar wordt gediscussieerd over de vraag of het afvalbeheer al dan niet in zijn geheel moet worden overgeheveld naar de gemeenten. Daarover is echter nog geen enkele beslissing genomen en het is niet het moment om niets te doen in afwachting daarvan.

Welke middelen hebt u uitgetrokken voor deze nieuwe containerparken?

Leefmilieu Brussel heeft de mogelijkheden van een reeks terreinen onderzocht. Welke terreinen kregen de voorkeur en welke criteria werden daarvoor gehanteerd?

Het is belangrijk om mensen te blijven mobiliseren om met hun afval naar een containerpark te gaan en zo het sluikestorten tegen te gaan.

Zult u de gewestelijke en de gemeentelijke containerparken op elkaar afstemmen?

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.**- Mijnheer de staatssecretaris, ik vind het jammer dat ik u niet meer zal kunnen uitvragen over het afvalbeleid en de containerparken, maar ik wens u veel succes met de nieuwe wending in uw politieke carrière.

In september heb ik een evaluatie van het afvalplan bijgewoond. Daar zijn onder meer de containerparken aan bod gekomen. Ik heb zowel positief als negatief nieuws gehoord. Positief

*Il faut également mettre à jour la communication publiée sur le site web de Bruxelles-Propreté et il serait utile que ce site propose aussi, outre des informations sur les parcs à conteneurs régionaux, des informations sur les parcs à conteneurs communaux. Quand ce site web sera-t-il mis à jour ?*

*Les flux de déchets acceptés dans les parcs à conteneurs pourraient également être augmentés.*

*Par ailleurs, qu'en est-il de la volonté de transformer les parcs à conteneurs communaux en parcs à conteneurs régionaux ? Avez-vous pris contact avec les communes à ce sujet ?*

*Envisagez-vous d'employer de nouveaux outils de communication tels que Facebook et Twitter ?*

*Pourriez-vous également envisager de communiquer dans d'autres langues ou de mener des campagnes très locales dans les quartiers où on dénombre de nombreux dépôts clandestins.*

*Concernant les petits déchets dangereux, le bus du service Proxy Chimik ne s'arrête dans un quartier qu'une heure par mois, pendant les heures de travail. Tout comme les communes, la Région bruxelloise doit aussi veiller à ce que les heures d'ouverture de ces points de collecte soient mieux adaptées aux personnes qui travaillent la journée.*

*Par ailleurs, le but est de collecter et de bien trier le plus grand nombre de déchets. Avez-vous pris contact avec des acteurs de l'économie sociale afin de donner une nouvelle vie aux déchets collectés dans les parcs à conteneurs, en les réparant ou en réutilisant les matériaux ?*

nieuws is dat er een plan bestaat om een extra containerpark aan te leggen in Anderlecht. Negatief nieuws is dat de uitbreiding van de openingsuren en -dagen weinig effect heeft gehad op de hoeveelheid ingezameld afval. Met welke communicatiemiddelen werd daar ruchtbaarheid aangegeven? Misschien bereikt men met de klassieke communicatiemiddelen (radio, brochures) niet de volledige bevolking.

Daarnaast moet de communicatie op de website van Net Brussel dringend worden geactualiseerd. Het zou nuttig zijn om op die website niet alleen informatie te verstrekken over de gewestelijke containerparken, maar ook over de gemeentelijke containerparken. Wanneer zal die website bijgewerkt worden?

Ook het aantal afvalstromen dat aanvaard wordt in de containerparken kan beter, zeker in vergelijking met andere steden.

Hoe zit het voorts met de bereidheid om van de gemeentelijke containerparken gewestelijke containerparken te maken? Dat is uiteindelijk wat de burger vraagt. Momenteel kunnen inwoners uit Schaarbeek die op enkele straten van het containerpark van Sint-Joost-ten-Node leven, daar bijvoorbeeld niet met hun afval terecht. Hebt u hierover contacten gehad met de gemeenten?

Bent u van plan om nieuwe communicatiemiddelen zoals Facebook en Twitter in te zetten?

Misschien kunt u ook overwegen om in andere talen te communiceren of zeer lokale campagnes te voeren op plaatsen waar veel sluikstorten voorkomen.

Ik geef nog een voorbeeld, met name het klein, gevaarlijk afval. Ik houd dat afval netjes bij, maar het is natuurlijk niet veel. Ook bedrijven hebben soms kleine hoeveelheden klein gevaarlijk afval en kunnen daarmee niet terecht bij containerparken. De gemakkelijkste oplossing is dan om het gewoon in een vuilniszak te stoppen. Als het te veel moeite kost of te duur is om afval naar een containerpark te brengen, is dat het resultaat.

Ik ben er dagenlang mee bezig geweest om een paar lampen en wat ander klein gevaarlijk afval kwijt te geraken. De bus van de dienst Proxy Chimik stopt in mijn buurt bijvoorbeeld maar een

**M. le président.-** La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren.-** Permettez-moi, Monsieur le secrétaire d'État, de vous féliciter pour votre nouveau destin. Nous nous retrouverons prochainement assis l'un à côté de l'autre, ce qui devrait permettre davantage de convivialité dans nos rapports.

Je remercie Mme De Pauw pour sa question au sujet des déchetteries, tant il est vrai qu'elle est centrale. Nous avons déjà eu de nombreux débats à ce sujet : à l'heure actuelle, un Bruxellois sur deux ne dispose pas d'un accès correct à une déchetterie.

Cela pose d'une part un problème d'équité, et d'autre part un problème d'efficacité de la collecte, du tri et du recyclage. Dès lors, nous aurons des difficultés à atteindre notre objectif de 50% de recyclage à l'horizon 2020.

Nous savons que le tissu wallon n'est pas le tissu bruxellois mais, globalement, la Wallonie a atteint un taux de 70% de recyclage. Rappelons tout de même que les déchetteries permettent la collecte d'un nombre important de déchets, ainsi qu'une valorisation optimale de ceux-ci.

Par ailleurs, nous omettons trop souvent de dire en commission que les déchetteries constituent non seulement une solution générant de l'emploi, mais également une méthode nettement moins coûteuse que la collecte en porte-à-porte.

Cette dernière constitue un véritable service rendu

uurte per maand, tijdens de werkuren. Mensen die overdag werken, gaan daar echt geen verlof voor nemen. Niet alleen de gemeenten, maar ook het Brussels Gewest moeten ervoor zorgen dat de openingsuren van zulke ophaalpunten beter zijn afgestemd op mensen die overdag werken. Het klein gevaarlijk afval is maar een concreet voorbeeld. In de containerparken komt nog veel meer afval terecht. Het is de bedoeling om er zo veel mogelijk afval in te zamelen en goed te sorteren.

Hebt u contact gelegd met instellingen uit de sociale economie om afval dat wordt ingezameld in containerparken een nieuw leven te geven door het te herstellen of door de materialen opnieuw te gebruiken?

**De voorzitter.-** De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren** *(in het Frans).- Mijnheer Kir, ik wil u graag feliciteren nu u burgemeester wordt.*

*Ik bedank mevrouw De Pauw voor haar vraag over containerparken, want dat is een belangrijk onderwerp. Slechts de helft van de Brusselaars kunnen terecht in een containerpark in de buurt.*

*Ten eerste is dat niet eerlijk en ten tweede is het nefast voor het inzamelen, sorteren en recycleren van afval. Het wordt moeilijk om tegen 2020 tegemoet te komen aan de Europese norm die voorschrijft dat de helft van het afval moet worden gerecycleerd.*

*In Wallonië wordt 70% van het afval gerecycleerd, al kan je Wallonië natuurlijk niet met Brussel vergelijken. Containerparken zijn belangrijk voor het inzamelen en hergebruiken van afval. Bovendien zorgen ze voor werkgelegenheid en kosten ze minder geld dan de huis-aan-huisophaling van afval.*

*Die huis-aan-huisophaling is een belangrijke dienstverlening aan de bevolking en ik ben er niet tegen gekant. Ze kost echter zeer veel geld, onder meer door het gebrek aan containerparken.*

*We zitten dus met een gigantisch probleem en moeten belangrijke financiële keuzes maken. Kiezen we voor een fijnmazig netwerk van containerparken en minder huis-aan-huis-*

aux citoyens et je n'ai aucun problème avec cela. Cependant, à l'heure actuelle, cette collecte représente davantage un emplâtre sur une jambe de bois, puisqu'elle coûte très cher et qu'elle s'explique surtout par le fait qu'il n'existe pas assez de déchetteries à proximité.

Nous faisons donc bel et bien face à un problème cornélien, mais surtout à un choix budgétaire. Préférons-nous mettre en place ce maillage de déchetteries que nous appelons de nos vœux en ouvrant par exemple une déchetterie tous les trois kilomètres, et ce au détriment d'une collecte porte-à-porte ? À l'inverse, mais c'est le sujet d'une autre interpellation, devons-nous nous centrer sur la collecte porte-à-porte, qui pourrait être réalisée dans le cadre d'une ressourcerie par un opérateur d'économie sociale ? L'Agence Bruxelles-Propreté (ABP) se concentrerait alors sur les parcs à conteneurs.

Cette situation est connue à ce point que nous avons inscrit dans l'accord de majorité que de nouveaux parcs à conteneurs étaient nécessaires et qu'il fallait réfléchir aux moyens à mettre en place pour ouvrir des parcs supplémentaires.

Nous l'avons également mentionné dans le Plan déchets ainsi que dans l'accord institutionnel intrabruellois, en insistant sur le fait qu'il était nécessaire que les déchetteries communales puissent devenir régionales. Ce point est en cours, tout comme une série d'autres paramètres de l'accord institutionnel intrabruellois.

Le constat est clair, la solution à portée de mains et les lieux maintenant identifiés pour l'implantation de ces déchetteries. Il nous reste dix-huit mois. Dès lors, ma question est la suivante : allez-vous ouvrir semestriellement une déchetterie régionale d'ici la fin de la législature, afin que l'on atteigne ce nombre de trois déchetteries régionales supplémentaires ?

**M. le président.**- La parole est à M. Kir.

**M. Emir Kir, secrétaire d'État.**- Tout d'abord, je voudrais vous remercier pour vos vœux. Il ne s'agit pas d'un adieu, car je serai à vos côtés après avoir observé une période de neutralité. J'interpellerai, poserai des questions et participerai donc aux débats. Je découvrirai ainsi la fonction de député.

*ophalingen? Of zetten we volop in op huis-aan-huisophalingen door een beroep te doen op bedrijven die actief zijn in de sociale economie? In het laatste geval zou het ANB zich kunnen toespitsen op de uitbating van containerparken.*

*In het regeerakkoord staat dat de opening van extra containerparken moet worden voorbereid. Ook in het afvalplan en het akkoord over de interne Brusselse staats hervorming wordt naar die maatregel verwezen. Daarbij werd opgemerkt dat de gemeentelijke containerparken zouden moeten worden uitgebaat door het Brussels Gewest. Aan die maatregel wordt nog gewerkt.*

*Er ligt een oplossing in het verschiet en er zijn locaties in kaart gebracht die geschikt zijn voor de vestiging van containerparken. De regering heeft nog anderhalf jaar tijd. Bent u van plan om voor het einde van de regeerperiode nog drie gewestelijke containerparken te openen?*

**De voorzitter.**- De heer Kir heeft het woord.

**De heer Emir Kir, staatssecretaris** (in het Frans).- *Het Brussels Gewest is een stadsgewest en als dusdanig moeilijk te vergelijken met Vlaanderen, zeker wat de resultaten van het afvalbeleid betreft.*

*In Brussel is het erg moeilijk om een container-*



Une réflexion d'ordre général d'abord. Nous sommes dans une Région urbaine et comparer la Région bruxelloise à la Flandre est une erreur. De même, comparer les chiffres sur les résultats en matière de politique de déchets est une grave erreur : on ne peut comparer l'incomparable.

Toutes les difficultés que nous rencontrons pour installer une déchetterie dans une zone en sont la preuve. Même dans une zone industrielle, on est confronté au processus du "nimby". Personne ne veut d'une déchetterie à côté de chez lui, mais tout le monde veut malgré tout bénéficier de ce service. Ainsi, chaque fois que l'on veut créer quelque chose en ville, nous devons faire face à toutes les contraintes que l'on connaît : pétitions, réactions vives, etc. Pourtant, on demande que ce service existe.

En tant qu'ancien secrétaire d'État chargé du patrimoine, je sais que Bruxelles est densément peuplée, avec des rues datant pour beaucoup de l'époque médiévale. Ces rues ne furent donc pas prévues initialement pour le passage de voitures et nous disposons finalement de fort peu d'espace pour réaliser des choses ou amener des équipements dans les quartiers centraux de la ville.

Ainsi, lorsqu'on est à la recherche de lieux pour installer des déchetteries, on se retrouve très vite à l'extérieur de la ville. C'est une grave erreur, particulièrement du point de vue écologique. Il convient ainsi de comparer entre elles des choses comparables.

Cette région urbaine a développé malgré tout, au cours de ces vingt dernières années, un certain nombre de services. Si l'on regarde la situation sous l'unique prisme des déchetteries, on peut effectivement faire le constat d'un échec relatif. Mais pourquoi ne parle-t-on pas de la collecte en porte-à-porte ? Nous avons réussi à développer des services extraordinaires en porte-à-porte, que ce soit avec les différents déchets triés, avec la collecte des encombrants à domicile ou avec les points d'apport.

Il est vrai que c'est insuffisant. Nous aimerions pouvoir ouvrir les plages horaires et nous le faisons à partir des moyens dont nous disposons. Nous ne pouvons pas non plus évoquer la politique en matière de déchets sans parler de la situation budgétaire de la Région et du pays.

*park in te richten. Zelfs in industriegebieden duikt het 'nimby'-fenomeen op. Niemand wil zo'n containerpark in de buurt, maar anderzijds wil iedereen wel dat er ergens anders een beschikbaar is.*

*Een ander probleem is dat veel straten in Brussel, die vaak nog uit de middeleeuwen stammen, erg smal zijn, waardoor er erg weinig plaats is voor vuilniswagens, containers, en dergelijke.*

*Om een goede locatie te vinden voor een containerpark, moeten we dus al snel zoeken naar een terrein buiten het stadscentrum, wat ecologisch gezien niet zo interessant is.*

*Desondanks heeft dit stadsgewest de voorbije twintig jaar een aantal diensten ontwikkeld. Er zijn inderdaad weinig containerparken, maar de ophaling aan huis is wel uitzonderlijk goed uitgebouwd.*

*Natuurlijk kan alles nog veel beter. Zo willen we ook op andere momenten van de dag vuilnis kunnen ophalen. Bij al onze plannen moeten we echter rekening houden met de budgettaire situatie.*

*Momenteel gaat België door een economische recessie. We moeten meer investeren, maar we moeten ook roeien met de riemen die we hebben. Het komt er dus op aan om creatief te zijn.*

*Onze doelstellingen inzake de openingsuren van de containerparken hebben we niet bereikt, dat klopt, maar er zijn toch veel mensen die er vroeger niet terecht konden en nu wel, onder meer doordat de openingsuren zijn uitgebreid naar het weekend.*

*(verder in het Nederlands)*

Het Brussels Gewest telt momenteel twee gewestelijke en zeven gemeentelijke containerparken. Leefmilieu Brussel heeft een haalbaarheidsstudie gefinancierd voor de installatie van nieuwe containerparken in Brussel. De studie onderzoekt verschillende scenario's: één containerpark voor Brussel wanneer de toegang tot de bestaande containerparken beperkt blijft, of twee containerparken wanneer de gemeentelijke containerparken voor iedereen worden opengesteld.

Momenteel leidt het Agentschap Net Brussel een

Le mois d'août a consacré la récession économique de la Belgique. Nous passons par des moments difficiles et il est important de pouvoir aussi en tenir compte. Certes, nous devons investir davantage, mais en tenant compte des moyens dont nous disposons. Il convient d'être créatif, inventif et il nous faut trouver des solutions.

Il est vrai que nous n'avons pas atteint les objectifs fixés au niveau de l'ouverture des horaires dans les déchetteries, mais nous avons malgré tout permis à des gens qui ne s'y rendaient pas d'y venir. En ouvrant les portes des déchetteries le week-end, mais aussi le reste de la semaine, nous permettons à un public qui travaille de pouvoir également y accéder.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La Région bruxelloise compte actuellement deux parcs à conteneurs régionaux et sept parcs à conteneurs communaux. Bruxelles Environnement a financé une étude de faisabilité pour l'implantation de nouveaux parcs à conteneurs à Bruxelles. Elle envisage deux scénarios : doter Bruxelles d'un parc à conteneur lorsque l'accès aux parcs à conteneurs communaux existants reste limité, ou de deux parcs à conteneurs avec une ouverture à tous des parcs à conteneurs communaux.*

*L'Agence Bruxelles-Propreté étudie actuellement les modalités de transfert de la gestion des parcs à conteneurs communaux à Bruxelles-Propreté. Les résultats de cette étude ne sont pas encore connus, mais il ressort des différents scénarios de Bruxelles Environnement que l'implantation d'un nouveau parc à conteneurs à Anderlecht permettrait d'améliorer la situation de manière significative.*

*C'est donc naturellement sur les terrains situés dans cette commune que notre attention s'est portée, et en particulier sur un terrain situé au quai Demets, appartenant à la Régie foncière régionale et utilisé par Bruxelles Mobilité. Bruxelles-Propreté a entrepris les démarches en vue d'en disposer.*

*Le gouvernement a décidé en septembre dernier de mettre en place un groupe de travail dont la mission est d'analyser les coûts de cette implantation, de définir les investissements à*

studie in het kader van de omzetting van de interne Brusselse staatshervorming, in verband met de voorwaarden voor de overdracht van het beheer van de gemeentelijke containerparken aan Net Brussel. Welk scenario gekozen wordt, zal afhangen van de studie van Leefmilieu Brussel. De resultaten van de studie van Net Brussel zijn nog niet bekend, maar uit de scenario's van Leefmilieu Brussel blijkt alvast dat de installatie van een nieuw containerpark in Anderlecht de situatie aanzienlijk zou verbeteren.

We besteden vanzelfsprekend veel aandacht aan de terreinen in deze gemeente en in het bijzonder aan een terrein aan de Demetskaai, dat toebehoort aan de Grondregie en momenteel wordt gebruikt door Mobiel Brussel voor de opslag van materieel. Het heeft een oppervlakte van ongeveer 50 are, biedt tal van voordelen zoals een goede toegankelijkheid en is gelegen in een zone waar weinig woningen staan. Net Brussel heeft al stappen gezet om dit terrein te verwerven. Het lijkt het meest geschikt om een nieuw containerpark in te richten.

Om vooruitgang te boeken in deze kwestie besliste de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 13 september 2012 om een werkgroep op te richten. Deze werkgroep moet de algemene kosten van deze installatie analyseren, bepalen welke investeringen Net Brussel zullen worden toegestaan en nadenken over mogelijke alternatieve locaties voor de activiteiten van Mobiel Brussel. Tegen eind november 2012 moet de werkgroep een verslag overhandigen aan de regering.

Het demografische GBP, dat in zijn huidige versie de voorrang geeft aan huisvesting, maakt de realisatie van het project op dit terrein onzeker. Als het terrein aan de Demetskaai niet voldoet, zal de werkgroep een ander terrein zoeken in de gemeente Anderlecht.

Uit de verschillende scenario's die in de studie van Leefmilieu Brussel worden bestudeerd, blijkt immers dat het aangewezen is om een containerpark te openen in de gemeente Anderlecht. In de begroting van 2012 van het Agentschap Net Brussel zijn op dit moment geen extra budgetten uitgetrokken. In het netheidsplan voor de periode 2012-2017 staat wel dat er in 2014 een budget wordt vrijgemaakt.

Ik zal u een lijst van terreinen laten bezorgen.

*consentir et de réfléchir aux pistes de relocalisation des activités actuelles de Bruxelles Mobilité sur ce terrain. Ce groupe de travail doit remettre un rapport au gouvernement pour la fin du mois de novembre 2012.*

*Dans sa mouture actuelle, le PRAS démographique, qui donne la priorité au logement, rend la réalisation du projet sur ce terrain incertaine. Si le terrain du quai Demets ne convient pas, le groupe de travail sera chargé de chercher un autre terrain à Anderlecht.*

*Le budget 2012 de l'Agence Bruxelles-Propreté ne prévoit actuellement pas de moyens budgétaires supplémentaires pour l'ouverture d'un parc à conteneurs. Par contre, le Plan propreté 2012-2017, prévoit un budget à cet effet pour 2014.*

*Je vous ferai parvenir une liste des terrains potentiellement disponibles, mais plusieurs d'entre eux posent problème, voire sont considérés comme inutilisables par Bruxelles-Propreté.*

*Aucune action de sensibilisation visant à inciter les gens à accepter un parc à conteneurs dans leur quartier n'est actuellement prévue. Cela dit, sauf exception, un parc à conteneurs ne peut être implanté qu'en zone d'industries urbaines ou en zone portuaire, ce qui est le cas du terrain du quai Demets.*

*Votre dernière question renvoie à l'accord intrabruuxellois, qui prévoit le transfert du balayage des voiries régionales et des sites propres de la STIB aux communes, et celui de la collecte des encombrants et de la gestion des parcs à conteneurs à Bruxelles-Propreté.*

*Selon l'étude de Bruxelles Environnement, le scénario idéal serait que les sept parcs à conteneurs communaux soient ouverts à l'ensemble de la population bruxelloise et que le réseau soit complété par l'ouverture d'un ou de deux parcs à conteneurs supplémentaires.*

**M. le président.-** La parole est à Mme De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Que ce soit à l'égard des parcs à conteneurs, ou de toute autre structure collective, le syndrome "nimby" est*

Daarop staan enkel potentieel beschikbare terreinen. Sommige daarvan beschouwt Net Brussel inmiddels al als onbruikbaar. Voor andere terreinen moeten nog bepaalde problemen worden opgelost.

U had het over bewustmakingscampagnes om mensen zo ver te krijgen dat ze een containerpark in hun buurt dulden. We hebben nog geen campagnes gepland. Behalve in uitzonderlijke gevallen kan een containerpark enkel worden geopend in stedelijke industriezones of havengebieden. Daardoor worden de mogelijkheden beperkt.

Het terrein aan de Demetskaai heeft het voordeel dat het aan het kanaal ligt en door spoorlijnen van woonzones is gescheiden. De vestiging van een containerpark zou daar volgens mij geen probleem mogen zijn voor de buurt.

Het antwoord op uw laatste vraag houdt verband met het intra-Brusselse akkoord, waarin staat dat de bevoegdheid voor de schoonmaak van gewestwegen en trambeddingen en busbanen van de MIVB wordt overgedragen aan de gemeenten. Volgens het akkoord zou Net Brussel ook de belangrijkste instantie worden voor de inzameling van grof huisvuil en het beheer van de gewestelijke en gemeentelijke containerparken.

Tot slot kan ik u nog een interessant gegeven uit de conclusie van de studie van Leefmilieu Brussel melden. Het ideale scenario zou erin bestaan dat de zeven gemeentelijke containerparken zouden worden opengesteld voor de volledige Brusselse bevolking en dat het netwerk zou worden uitgebreid door een of twee extra containerparken te openen. Uw andere vragen zal ik behandelen in mijn antwoord op uw tweede interpellatie.

**De voorzitter.-** Mevrouw De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** In het Brussels Gewest is het nimby-gedrag niet alleen een probleem voor de containerparken, maar ook voor

*inacceptable à Bruxelles. Mon groupe vous soutient pour lutter contre ce genre de comportement.*

*La demande de logements est criante. Nous devons dès lors prévoir un espace suffisant pour les installations collectives, afin de préserver la qualité de vie.*

*Par ailleurs, comme le préconise une étude de Bruxelles Environnement, il serait judicieux d'ouvrir les parcs à conteneurs communaux à tous les Bruxellois. Ceci bien sûr en concertation préalable avec la Région, puisque ces parcs à conteneurs emploient du personnel communal et sont financés par les communes.*

*Le groupe de travail sur la réforme intrabrugeoise doit absolument réaliser des avancées dans l'intérêt de tous les Bruxellois. Vous pouvez compter sur nous dans cette perspective.*

*- L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Maes.

### QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

**À M. EMIR KIR, SECRÉTAIRE D'ÉTAT  
À LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DE L'URBA-  
NISME ET DE LA PROPRIÉTÉ  
PUBLIQUE,**

**concernant "l'état d'avancement du projet  
Écopôle".**

scholen, crèches en andere collectieve voorzieningen. Dit soort gedrag is onaanvaardbaar als men wil dat de stad blijft functioneren. U kunt dan ook op de CD&V-fractie rekenen om zulk gedrag te bestrijden.

De vraag naar woongelegenheden is uiteraard heel groot. Daarnaast moeten we echter ook zorgen voor voldoende ruimte voor collectieve voorzieningen, anders wordt onze stad onleefbaar.

Zoals ook blijkt uit de studie van Leefmilieu Brussel, zou het inderdaad een goede oplossing zijn om de zeven gemeentelijke containerparken open te stellen voor alle Brusselaars. Daarover moet uiteraard worden onderhandeld met het gewest, aangezien de gemeentelijke containerparken met gemeentelijk personeel werken en met gemeentelijke middelen worden gefinancierd.

Het is hoog tijd dat de werkgroep Interne Staats-hervorming in het belang van alle Brusselaars een aantal knopen doorhakt, zodat we onszelf niet verzwakken. U kunt daarbij op onze vertegenwoordiger rekenen.

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.-** Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Maes.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

**AAN DE HEER EMIR KIR, STAATS-  
SECRETARIS VAN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST  
MET STEDENBOUW EN OPENBARE  
NETHEID,**

**betreffende "de vooruitgang van het project  
Ecopool".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais).- *Le projet Ecopôle concilie des préoccupations environnementales, économiques et sociales, et combine de façon intéressante le traitement des déchets et l'économie d'une grande métropole. Il devrait permettre, à terme, de traiter 4.500 tonnes de déchets par an, dont 1.500 tonnes d'encombrants.*

*Il prévoit également un parcours didactique pour les groupes et les écoles, ce qui constitue une plus-value non négligeable en matière de sensibilisation à la prévention et au recyclage des déchets.*

*Le bâtiment de la rue Birmingham à Anderlecht a-t-il été libéré par l'ancien propriétaire, Delta Extinctors ? Qu'en est-il de la structure faïtière chargée de la gestion du terrain et de la coordination entre les différents partenaires ? Quels sont les partenaires qui ont investi le bâtiment ? Le permis d'environnement et le permis d'urbanisme ont-ils été délivrés ? Quand les activités pourront-elles démarrer ? Comment se déroule la concertation avec les instances actives dans l'économie sociale ? Leur expertise est-elle pleinement mise à profit ? Des formations sont-elles organisées sur place ou un lien est-il fait avec des formations organisées ailleurs ? Un magasin de seconde main s'installera-t-il sur place ou ailleurs en Région bruxelloise ? Des organismes comme Les Petits riens, Troc international ou l'Armée du salut sont-ils associés à la vente ? Le quartier est-il impliqué dans le projet, notamment via l'enquête publique ? Les répercussions en matière de mobilité ont-elles été examinées ? Des mesures ont-elles été prises afin de combattre le phénomène des dépôts clandestins dans le quartier ? Quelle sera l'affectation des moyens provenant du Fonds social européen (FSE) ?*

**De voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** In het project Ecopool worden bekommernissen inzake het milieu, de economie en de sociale situatie met elkaar verzoend. Het is een interessante combinatie van afvalverwerking en grootstedelijke economie. Op termijn moet de Ecopool jaarlijks 4.500 ton afval verwerken, waarvan 1.500 ton grof huisvuil. In totaal zullen zes types afvalstromen worden verwerkt, namelijk grof huisvuil, computer-materiaal, bouw materiaal, frituurolie, inkt patronen en printers.

Er komt ook een didactisch parcours voor groepen en scholen. Dat is ook een niet te onderschatten meerwaarde. Er is immers nog heel wat werk aan de winkel om alle Brusselaars warm te maken voor afvalpreventie, hergebruik en recyclage. In juli 2011 werd een gebouw gekocht in de Birminghamstraat in Anderlecht. Daardoor werd het mogelijk om de plannen concreet te realiseren. Tijdens een vorig debat zei u dat de vorige eigenaar, Delta Extinctors, het pand volledig zou vrijmaken tegen maart 2012. U zei toen ook dat u werk zou maken van een koepelstructuur voor het beheer van het terrein en de coördinatie tussen de betrokken partners.

Net Brussel was destijds samen met de partners bezig om een milieuvergunning aan te vragen bij Leefmilieu Brussel. Voor de renovatie van het gebouw was er een architectuuropdracht lopende.

De Ecopool is belangrijk voor het afvalbeheer, maar ook voor de netheid. Daarom wil ik een reeks vragen stellen over de evolutie van het dossier en de huidige stand van zaken. Doordat een van de EFRO-projecten minder succes heeft dan verwacht, komt er geld vrij dat onder andere voor het Ecopool-project kan worden gebruikt.

Is het gebouw inmiddels volledig vrijgemaakt door de vorige eigenaar? Welke partners hebben zich in het gebouw gevestigd? Hoe zit het met de milieuvergunningen en de vergunningen voor stedenbouw? Wanneer gaan de activiteiten van start? Hoe verloopt het overleg met de instanties die actief zijn in de sociale economie? Wordt er volop gebruikgemaakt van hun expertise? Worden er ter plaatse opleidingen verstrekt of wordt er een link gelegd met opleidingen die elders worden georganiseerd? Komt er een tweedehandswinkel

**M. le président.-** La parole est à M. Kir.

**M. Emir Kir, secrétaire d'État (en néerlandais)-** *Delta Extinctors a définitivement quitté le site le 31 août. Depuis l'acquisition du bâtiment en juillet 2011, seule l'entreprise CF2M s'y est établie. Elle devrait être rejointe par Relego d'ici la fin de l'année.*

*Bruxelles-Propreté a proposé aux différents partenaires d'introduire une demande globale de permis d'urbanisme. La demande de permis d'environnement a été introduite à la fin mars 2012. Le dossier contient également un rapport d'incidences environnementales, que Bruxelles Environnement a jugé complet et a transmis à la commune d'Anderlecht.*

*Le comité d'avis a attribué le marché d'architecture à la société Baneton-Garrino. Le marché concerne "la conception d'un centre de recyclage et de réemploi avec espace de vente et l'intégration de ce projet dans le contexte urbain du canal de Bruxelles".*

*L'architecte prévoit d'introduire le permis d'urbanisme vers la mi-mars 2013.*

*Le futur bâtiment de l'Écopôle sera également aménagé pour accueillir des espaces de formation propres à chaque entreprise, ainsi qu'un espace d'exposition.*

*Concernant le centre de réemploi, des contacts ont été pris avec Les Petits riens, La Poudrière, Emmaüs et Oxfam, sans résultat satisfaisant. L'ABP se penche à présent sur la réalisation d'un projet pilote avec un autre partenaire.*

*Concernant les contacts avec le quartier, l'ABP a l'intention d'organiser, au cours des différentes*

op de locatie of meerdere in het Brussels Gewest? Wordt er voor de verkoop samengewerkt met tweedehandsinitiatieven zoals Les Petits Riens, Troc of het Leger des Heils? Werden er inspanningen gedaan om de buurt bij het project te betrekken? Gebruikt Net Brussel het openbaar onderzoek om contact te leggen met de buurt? Werden de gevolgen op het gebied van mobiliteit bestudeerd? Welke maatregelen tegen sluikestorten in de omgeving worden er genomen? Waarvoor worden de EFRO-middelen gebruikt?

**De voorzitter.-** De heer Kir heeft het woord.

**De heer Emir Kir, staatssecretaris.-** Delta Extinctors heeft de locatie definitief verlaten op 31 augustus 2012. Sinds de aankoop van het gebouw in juli 2011 heeft enkel CF2M zich gevestigd op het terrein. Relego wil zich op het terrein vestigen tegen het einde van het jaar.

Net Brussel heeft aan de verschillende partners voorgesteld om een globale aanvraag in te dienen voor een stedenbouwkundige vergunning en heeft bijgevolg alle informatie verzameld in verband met het type van afval dat op het terrein verwerkt zal worden. De aanvraag voor een milieuv vergunning werd ingediend eind maart 2012. Het dossier bevat ook een milieueffectenrapport. Leefmilieu Brussel oordeelde dat het dossier volledig was en heeft het vervolgens aan de gemeente Anderlecht bezorgd.

Voor de architectuuropdracht heeft het adviescomité vier offertes geanalyseerd die door de inschrijvers werden ingediend. Het heeft de architectuuropdracht toegekend aan de maatschappij Baneton-Garrino. De opdracht was om tegen 22 augustus 2012 een concept uit te werken voor "een recyclage- en hergebruikcentrum met verkoopruimte en integratie van dit project in de stedelijke context van het kanaal van Brussel".

Dit is een volgende stap in de verwezenlijking van het Ecopoolproject. De architect wil een stedenbouwkundige vergunning indienen tegen half maart 2013.

In het toekomstige gebouw van Ecopool kunnen opleidingsruimten ingericht worden voor elke onderneming. Er komt ook een showroom, waarin producten van de verschillende ondernemingen en meer bepaald van het hergebruikcentrum,

*phases, divers ateliers de participation citoyenne.*

*L'impact sur la mobilité sera également étudié à l'occasion de l'avant-projet architectural.*

*Quant aux mesures visant à lutter contre les dépôts clandestins, il s'agit en premier lieu de sensibiliser la population et de l'informer sur la collecte et la revalorisation des déchets dans les parcs à conteneurs régionaux et communaux.*

*La collecte et la revalorisation des déchets seront encore élargies.*

*L'ABP dispose d'une équipe de contrôleurs habilités à sanctionner les contrevenants, bien que la répression reste en premier lieu du ressort des communes.*

*Enfin, un subside complémentaire a été dégagé pour faire de la rénovation du bâtiment un projet exemplaire sur le plan environnemental, intégrant tous les principes de l'éco-rénovation. Ce nouvel espace doit avoir une identité et une visibilité fortes.*

tentoongesteld en verkocht zullen worden.

Over het centrum voor hergebruik waren er contacten met Spullenhulp, La Poudrière, Emmaüs en Oxfam. Die leidden niet tot een bevredigend resultaat. Het ANB buigt zich nu over de realisatie van een proefproject dat met een andere partner zal worden gerealiseerd.

Wat de contacten met de wijk betreft, is het ANB van plan om tijdens de verschillende fases van het project een aantal workshops voor burgerparticipatie te organiseren. Daarin zullen alle betrokken instanties worden samengebracht om de inwoners te informeren.

Om de hinder van voertuigen tot een minimum te beperken, zal de impact op de mobiliteit worden bestudeerd naar aanleiding van het architecturale voorontwerp.

U stelde een vraag over maatregelen tegen sluikstorten. Ik weet dat u veel belang hecht aan dat probleem.

Welnu, ten eerste sensibiliseren we de bevolking. Mensen worden geïnformeerd over de inzameling en herwaardering van afval, zoals de gewestelijke en gemeentelijke containerparken. We moeten in de vestigingen van het ANB inderdaad informatie verstrekken over het volledige dienstenpakket, dus ook over de gemeentelijke containerparken. Het is bijvoorbeeld belangrijk voor de inwoners van Sint-Joost om te weten dat er ook een gemeentelijk containerpark is. Die informatie zal duidelijk worden uitgehangen.

Ten tweede wordt de inzameling en herwaardering van afval nog uitgebreid. Dat blijkt onder meer uit het plan om nog een derde gewestelijk containerpark op te richten.

Ten derde beschikt het ANB over een team van controleurs om sluikstoters te bestraffen.

Repressie is echter in de eerste plaats een bevoegdheid van de gemeenten. Vragen over repressie zouden dan ook in de gemeenteraden aan bod moeten komen.

Tot slot wijs ik erop dat er een extra toelage werd uitgetrokken opdat de renovatie van het gebouw als een voorbeeldig project zou worden beschouwd

**M. le président.-** La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes (en néerlandais).-** *Qu'est-ce qui explique l'échec des négociations avec des organismes comme Oxfam ou Emmaüs ?*

*Quel est le calendrier des travaux, sachant que le bureau d'architectes introduira sa demande de permis d'urbanisme en mars 2013 ?*

*La Région octroie des moyens considérables aux communes pour qu'elles exercent leur compétence en matière de répression. Il est dès lors normal qu'elle utilise les leviers dont elle dispose lorsque cette mission n'est pas correctement remplie.*

*Le caractère exemplaire du bâtiment sur le plan énergétique devrait se refléter également dans l'utilisation de matériaux recyclés. Le bâtiment illustrerait ainsi lui-même le principe de la valorisation des déchets.*

**M. le président.-** La parole est à M. Kir.

**M. Emir Kir, secrétaire d'État.-** Mme Maes a abordé tant de nouvelles questions qu'elle reviendra sans doute avec une question orale ou une interpellation. Mon successeur aura à cœur de prendre ces dossiers à bras le corps.

Concernant la réutilisation des matériaux, je pense que l'on peut déjà être heureux de donner une seconde vie à un bien, en l'occurrence assez âgé, dans une zone industrielle en bordure du canal. Je demanderai d'ailleurs que l'on prête une grande attention à la question de la réutilisation des matériaux.

Nous avons souhaité que l'intervention

op het gebied van milieu. Alle principes van milieuvriendelijke renovatie komen erin aan bod, zeker wat het energieverbruik betreft. Het is de bedoeling om het nieuwe gebouw een sterke identiteit te geven en goed zichtbaar te maken. Dat is bevorderlijk voor onze doelstellingen inzake de sensibilisering van de burgers over recycling en hergebruik.

**De voorzitter.-** Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.-** U zegt dat de contacten met verenigingen als Oxfam en Emmaüs afgesprongen zijn. Wat is er fout gelopen?

Het architectenbureau zal in principe tegen half maart 2013 de stedenbouwkundige vergunning aanvragen. Wat is het tijdschema voor de concrete uitwerking?

Voor de bestrafing en de handhaving verwijst u naar de gemeenten. Het gewest geeft echter heel wat geld aan de gemeenten. Voor wat hoort wat. Als de gemeenten hun opdrachten niet goed vervullen, heeft het gewest hefboomen om druk uit te oefenen.

Het is zeer positief dat het gebouw een voorbeeldgebouw zal zijn op het vlak van energie. Hopelijk wordt er ook maximaal gebruikgemaakt van gerecycleerd materiaal, zodat het gebouw zelf het voorbeeld vormt van het idee dat afval geen afval is, maar een bron van materialen die hergebruikt kunnen worden. Daar zijn wereldwijd heel wat mooie voorbeelden van te vinden.

**De voorzitter.-** De heer Kir heeft het woord.

**De heer Emir Kir, staatssecretaris (in het Frans).-** *Wij mogen reeds blij zijn dat dit gebouw in de industriezone langs het kanaal een tweede leven krijgt. Ik zal echter vragen dat er nagedacht wordt over het hergebruik van materiaal.*

*Het is ook de bedoeling om een voorbeeldgebouw op energievlak te realiseren. De vergunningsaanvraag zal begin maart worden ingediend. De procedures zullen ongeveer een jaar in beslag nemen. Wij hopen de werken in 2014 te kunnen aanvatten.*

*Begin dit jaar hebben wij op een rondetafel het werk van Brussel-Stad en Elsene inzake repressie*



urbanistique soit exemplaire, en tenant compte aussi du défi lié à l'épargne en matière d'énergie. Nous avons donc pris le temps de travailler, même si nous sommes entrés tout de suite dans le bien pour commencer le plus tôt possible. Le dépôt du permis est prévu pour le mois de mars. Je pense qu'il faudra compter une petite année pour que le dossier avance correctement. Le début des travaux devrait donc intervenir en 2014.

Nous avons déjà organisé, en début d'année, une table ronde lors de laquelle nous avons pu mettre en avant le travail fait par la Ville de Bruxelles et la commune d'Ixelles en matière de répression. La police y verbalise les actes de malpropreté. C'est une grande révolution, ou plutôt un retour à ce qui existait auparavant.

Il faut maintenant, à mon sens, généraliser ce système à toutes les communes. Le contrat de propreté est un outil mis à la disposition du secrétaire d'État en charge de la Propreté, et je l'ai utilisé pour inciter les communes à bénéficier du savoir-faire de la commune de Bruxelles-Ville pour faire travailler les services de police comme avant. Il est inutile d'engager du personnel supplémentaire.

La responsabilité de la Région est totale au niveau de la collecte des déchets. Pour un mégot de cigarette ou d'autres comportements de ce type, la responsabilité est cependant d'abord communale. La commune détient donc aussi les clés d'une politique répressive efficace, équilibrée et intelligente. Arrêtons de rejeter la faute sur les autres : 80% des voiries sont communales, il y a donc un travail à faire de part et d'autre et personne ne doit se voiler la face.

Je préfère des schémas de collaboration et de concertation réelle à des anathèmes, chacun se rejetant la faute. Pendant la campagne électorale, j'ai souvent entendu que c'était de la faute de l'Agence Bruxelles-Propreté (ABP), mais soyons de bon compte !

Cela offre par ailleurs une belle opportunité au futur secrétaire d'État chargé de la Propreté, qui aura face à lui de nouveaux échevins, ou des échevins renouvelés. Je suis convaincu qu'il saura instaurer avec eux un dialogue constructif et positif.

*toegelicht. In die gemeenten verbaliseert de politie de netheidsovertredingen, net zoals vroeger. Wij zouden dit systeem opnieuw in alle andere gemeenten moeten invoeren. Via de netheidscontracten wil ik de gemeenten ertoe aanzetten om het voorbeeld van Brussel-Stad te volgen en de politiediensten opnieuw met het bekeuren van netheidsovertredingen te belasten. Daarvoor hoeft geen extra personeel in dienst te worden genomen.*

*Het gewest is verantwoordelijk voor het ophalen van het afval. Voor netheidsovertredingen zoals het laten rondslingeren van sigarettenpeuken, ligt de verantwoordelijkheid evenwel eerder bij de gemeenten. Deze beschikken over de nodige instrumenten om een doeltreffend repressief beleid te kunnen voeren. Wij moeten ophouden met elkaar de zwarte piet door te spelen: 80% van de wegen zijn gemeentewegen. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheden nemen.*

*Ik ben voorstander van daadwerkelijke samenwerking en overleg. Tijdens de verkiezingscampagne hoorde ik vaak dat het de schuld van het agentschap was...*

*Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe staatssecretaris voor Netheid met de nieuwe schepenen een constructieve samenwerking zal opzetten.*

*(verder in het Nederlands)*

*Wij staan open voor samenwerkingsverbanden, maar dan moeten de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen en de kostprijs van het project wel duidelijk worden bepaald.*

*(verder in het Frans)*

*Begin dit jaar hebben we Oxfam, La Poudrière en Spullenhulp gecontacteerd en Retrieval heeft een voorstel over La Ressourcerie ingediend.*

*We werken met professionelen samen die de sector kennen en welbekend zijn bij het publiek. Het Agentschap Net Brussel (ANB) moet in de eerste plaats afval ophalen.*

*Ik ben er zeker van, mevrouw Maes, dat u mijn opvolger daarover zult bevragen.*

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous sommes ouverts à des accords de collaboration, pour autant que les responsabilités des différentes parties et le coût du projet soient clairement définis.*

*(poursuivant en français)*

Nous avons pris contact en début d'année avec Oxfam, La Poudrière et les Petits riens. Par ailleurs, Retrial a fait une proposition par rapport à La Ressourcerie. Ces projets suivent leur cours.

Nous prévoyons de travailler en collaboration avec des professionnels du secteur, qui sont reconnus dans l'opinion publique et ont l'habitude de ce métier, contrairement à l'ABP, dont la mission première est la collecte des déchets.

Je ne doute pas, Mme Maes, que vous interrogerez mon successeur sur cette question.

*- L'incident est clos.*

\_\_\_\_\_

*- Het incident is gesloten.*

\_\_\_\_\_